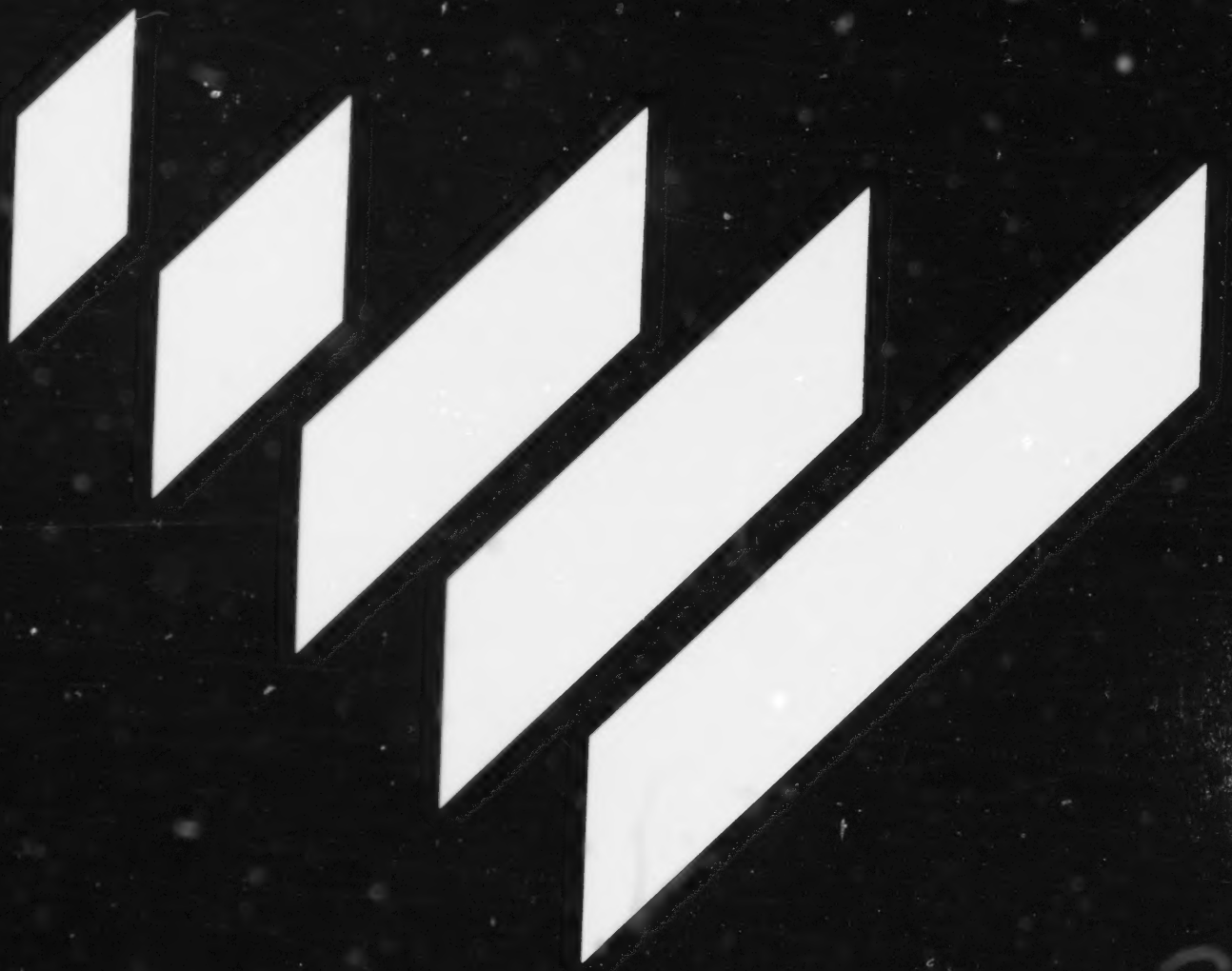
Annual Report 1989



90-05502/

Annual Report of the National Transportation Agency of Canada 1989

© Minister of Supply and Services Canada 1990
Catalogue No. TW1-1/1989
ISBN 0-662-57149-5

Printed in Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada

Président
Office national des transports
du Canada

The Honourable Doug Lewis, P.C., F.C.A., Q.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the second annual report of the National Transportation Agency of Canada, made pursuant to section 66 of the *National Transportation Act, 1987*, for the calendar year ended December 31, 1989.

Sincerely,

Erik Nielsen

Erik Nielsen

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

"... a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions ..."

Subsection 3(1), *National Transportation Act, 1987*

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

CHAIRMAN

The Honourable Erik Nielsen

VICE-CHAIRMAN

Micheline Beaudry

MEMBERS

Craig S. Dickson	Nicolle Forget	Marcel Lambert*	Jim D. Mutch
Ed O'Brien	Keith Penner	Kenneth Ritter	Ed Weinberg

PRINCIPAL OFFICERS

The Honourable Erik Nielsen,
Chief Executive Officer

Keith Thompson,
Executive Director

Suzanne Clément,
Secretary

Amelita Armit,
Director General,
Dispute Resolution Branch

Gavin Currie,
Director General,
Market Entry and Analysis Branch

Mike Parry,
Director General,
Transportation Subsidies Branch

André Poulin,
Director General,
Human Resources Branch

Doug Rimmer,
Director General,
Corporate Management and Regional Operations Branch

Marie-Paule Scott,
General Counsel,
Legal Services Branch

* Temporary Member

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION 1

MEMBERS 11

SECRETARIAT 15

DISPUTE RESOLUTION BRANCH 17

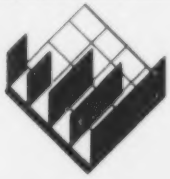
MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH 23

RAILWAY/PIPELINE INVESTIGATIONS DIRECTORATE 31

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH 39

INTERNAL SERVICES

- Legal Services Branch 53
- Corporate Management and Regional Operations Branch 61
- Human Resources Branch 69



INTRODUCTION

This is the second annual report of the National Transportation Agency of Canada. The Agency assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation on January 1, 1988. It was established under the *National Transportation Act, 1987* and replaces the Canadian Transport Commission which had regulated transportation in Canada since 1967.

The new transportation legislation is based on the premise that less government interference encourages innovation and enterprise. Transportation is now oriented towards a more competitive market-place. Economic regulation has been reduced; in establishing the new regulatory body, there is a new emphasis on problem-solving services and protecting the public interest.

OBJECTIVE

The ultimate goal of all NTA activities is to support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction, and through the investigation of railway/pipeline accidents.

STRUCTURE

The Agency has been shaped to take its place in the new regulatory environment. It is structured along functional lines emphasizing new multi-modal and market-oriented objectives.

Members

The Act provides for the appointment by the Governor in Council of a Chairman, a Vice Chairman, and up to seven other full-time Members. Up to six additional members may be temporarily appointed.

The Chairman is the Chief Executive Officer responsible for controlling the work of both members and staff.

The Members are responsible for all Agency decisions.

Staff

Agency Members receive advice and support from the staff of the NTA. Reporting to the Chairman is the Executive Director who, as chief operating officer, is responsible for the administration of the NTA and its staff.

Branches

The NTA has six branches and a Secretariat.

- The **Market Entry and Analysis Branch** is responsible for the licensing of Canadian and foreign air carriers operating in Canada, the licensing of Canadian air carriers operating internationally, the licensing of northern marine resupply services, the issuance of rail certificates of fitness or public convenience and necessity, and the assessment of waivers with respect to the coasting trade. This Branch also monitors the economic impact of regulatory reform and participates in the negotiation of international air agreements. Regional Enforcement Officers responsible for the enforcement of NTA regulations and licence conditions are located in Vancouver, Whitehorse, Thunder Bay, Toronto, Montreal and Moncton.
- The **Dispute Resolution Branch** provides services to assist in the resolution of rates and service disputes between carriers and shippers/travellers in all modes of transportation under the Agency's jurisdiction including formal and informal investigations, rail competitive access provisions (competitive line rates and interswitching), mediation, and final offer arbitration. Other areas of responsibility are the rail infrastructure program, acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings, pilotage tariffs, regulation of international air tariffs, regulation of northern marine tariffs, administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, and the regulation of transportation facilities, equipment and services provided to travellers with disabilities in Canada.
- The **Transportation Subsidies Branch** is responsible for the administration of subsidy and related rate-setting programs that determine appropriate compensation for various services provided by eligible transportation companies. It also evaluates proposals from railways to rationalize their network, and monitors rail investment for western grain transportation.
- **Legal Services Branch** is responsible for providing legal advice to the Members and staff of the NTA. It also acts as legal representative for the NTA at meetings, conferences, public hearings, inquiries and, when required, at judicial proceedings in the Federal and Supreme Courts.
- The **Corporate Management and Regional Operations Branch** is responsible for the design and operation of the Agency's management processes and related information systems; the management of the Railway/Pipeline Investigations Directorate*; the provision of comprehensive services in support of Agency programs in the areas of informatics, records management, finance, administration, internal audit and communications. It is also responsible for the coordination of the programs administered by the regional offices, and for their functions and responsibilities.
- The **Human Resources Branch** is responsible for developing and implementing personnel administration and official languages policies, systems and programs that will assist the NTA in the attainment of its objectives under the *National Transportation Act, 1987*. It also ensures that the management of human resources is in accordance with policies established by the central agencies.
- The **Secretariat** is responsible for recording NTA decisions and orders, editing, reviewing, producing and issuing decisions, orders, reports and notices, drafting and processing regulations in accordance with government policy. It also plans Agency meetings, maintains parliamentary liaison, administers public hearings and inquiries, coordinates all translation services as well as ministerial and executive correspondence.

* Note: The 1989 activities of the Railway/Pipeline Investigations Directorate are reported in a separate chapter. This Directorate reports administratively to the Director General, Corporate Management and Regional Operations Branch. However, it has been established as an autonomous investigative unit in anticipation of proclamation of enabling legislation to create the new Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and its eventual transfer to that body.

HIGHLIGHTS OF 1989

First Annual Review of New Transportation Legislation

The Agency's first annual review of transportation, carried out in compliance with section 267 of the *NTA, 1987*, was tabled in Parliament in June. The review, based on government and industry data and a comprehensive survey program, concluded that the first year of regulatory reform had a positive impact on the transportation industry's performance and potential.

Relocation of Rail Line in Edmonton

In July, the Agency granted CN authority to relocate a portion of its trackage in Edmonton, Alberta in order to release company lands to the province for construction of a post-secondary institution in the downtown core. The Agency decision followed an inquiry by the Western Regional Office which considered both written submissions and presentations made at a May 31st meeting in Edmonton.

Federal Court Decision on Competitive Line Rate

In October, the Federal Court dismissed CP's appeal of an Agency decision which established a competitive line rate for the transportation of methanol from Medicine Hat, Alberta to the U.S. border. In December, CP applied to the Supreme Court of Canada for leave to appeal the Federal Court decision.

Costs of Transporting Western Grain

In November, the Agency ruled that it will take into account known and measurable railway productivity gains in determining base year costs under the *Western Grain Transportation Act*. The Act requires the Agency to develop base year costs every four years. During consultations held as part of the four-year review currently under way, the Agency's jurisdiction to consider these non-recurring costs became an issue. In August, the Agency held a public hearing in Hull, Quebec to give interested parties the opportunity to express their views on the appropriate cost elements the Agency should consider, with respect to productivity and other cost savings, when calculating the base year costs.

The two railways involved, Canadian National and Canadian Pacific, appealed the decision to the Federal Court.

Rejection of Proposed Railway Transfer

In December, the Agency rejected Algoma Central Railway's second application to transfer its Rail Division to a separate, wholly-owned company. The Agency determined that the proposed transfer agreement would not be in the public interest. Although some advantages could accrue to Algoma Central Railway through the transfer, the Agency determined that railway employees, users of railway services and the Algoma region would not benefit. Moreover, the Agency identified serious adverse consequences of the proposed transfer which would far outweigh any possible benefits to Algoma Central Railway.

Acquisition of Wardair

The Agency reviewed the proposed acquisition of Wardair Inc. by PWA Corporation and determined that it was not contrary to the public interest. The Agency considered that disallowing the proposed acquisition might have precipitated Wardair's financial failure and would not be in the interests of the travelling public or Wardair's employees. This factor was considered to outweigh any lessening of competition resulting from the acquisition.

Canadian Ownership - Air Carrier Industry

Early December, the Agency cancelled Minerve Canada's licence, effective December 31, 1989, because the carrier was controlled in fact by Minerve S.A., an air carrier based in France. Later in the month, the Agency granted Minerve Canada's request for a 90-day stay to give the carrier time to comply with the Act's licence requirements. However, the Agency ordered that the licence remain suspended until the carrier satisfied all the Act's conditions. Legislative provisions pertaining to Canadian ownership and control are vital to the maintenance of a strong Canadian air carrier industry.

Rail Rationalization

In 1989, the Agency made decisions on 5.1 per cent of CN's network and five per cent of CP's. CN was allowed to abandon four per cent of their network during 1989 and the remaining one per cent during

1990 (with 0.1 per cent ordered retained). CP was allowed to abandon 3.5 per cent of their network during 1989 and the remaining 1.5 per cent in 1990 (no mileage was ordered retained). The *National Transportation Act, 1987* limits rail line abandonments in each year to a maximum of four per cent of a railway's total rail network.

Public hearings, allowing interested parties the opportunity to have their views considered on proposed abandonments, were held as follows:

Place	Date	Proposed Abandonment
Bridgetown, N.S.	April 5-6	140 miles of CP trackage in Nova Scotia
Charlottetown, Summerside, P.E.I.	April 24-27	seven CN branch lines in Prince Edward Island (173.16 miles) and one line in PEI and New Brunswick (97.24 miles)
Bridgewater, N.S.	July 18-22	77.02 miles in Nova Scotia
Chibougamau, Rouyn-Noranda, Val d'Or, Que.	Feb. 28 to March 2 June 12-15	97.34 miles of CN trackage in Quebec

Rail Subsidy Payments

In 1989, the Agency paid $711.1 million to support Canada's rail network. Funds were allocated as follows:

- $568.3 million in assistance lowered Western grain transportation costs for Canadian producers;
- $22.3 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty;
- $33.8 million subsidized the transportation of eastern movements of grain and flour for export;
- $6.0 million was paid for losses incurred by non-VIA passenger train services; and
- $80.7 million was paid under the Atlantic Region Freight Assistance Programs.

1989-90 Rate Scale

During the spring of 1989, the annual rate scale for the movement of western grain by rail for crop year 1989/90 was issued. This rate scale is in effect from August 1, 1989 to July 31, 1990. The annual rate scale establishes the rail rate paid by Canadian producers, as well as the level of assistance paid by the Government of Canada.

Investigations of Railway Accidents

In 1989, of the 1,294 accidents and incidents reported, staff of the Railway/Pipeline Investigations Directorate investigated 804 railway accidents and incidents, and conducted 68 formal investigations under section 229 of the *Railway Act*.

Investigation of VIA Pricing Policy

The Agency conducted an inquiry into VIA's pricing policy and its impact on competition among other modes of transportation. As a result of new government initiatives concerning VIA, the inquiry was terminated.

Liability Regulations

The Agency is developing carrier liability regulations for use in situations where shippers and carriers do not agree on liability. The regulations will replace General Order T-5 which prescribed terms and conditions of carriage as well as limitations on carrier liability.

Interswitching Decision - Celgar

During the year, the Agency considered an application by Celgar Ltd. to have its plant at Kraft, British Columbia deemed to be within the 30 km interswitching limit of an interchange between CP and the Burlington Northern Railroad at Nelson, British Columbia. The Agency determined that there is no physical connection between the trackage of the two carriers at Nelson and subsequently denied Celgar's application.

Regulations - Transportation of Travellers with Disabilities

The Agency is developing regulations to facilitate the transportation of persons with disabilities including provisions for people assisting them.

Cost Apportionment for Grade Separations

Agency staff completed a review of regulations concerning cost apportionment for highway/railway grade separation, which had not been substantially updated for some time. Draft guidelines were circulated to over 800 interested parties for comment.

Computer Reservation Systems

The Minister of Transport asked the Agency to participate on a task force which will develop the policy governing the conduct of the air carrier computer reservations systems in Canada. Once the policy is developed, the Agency will be responsible for drafting the regulations, and their eventual administration.

Electronic Tariff Filing

The Agency's computers were linked to a tariff publishing company's database located in Washington, D.C. in preparation for a trial period during which the Agency will evaluate the elimination of some filed paper tariffs for international air travel.

Airline Co-operative Arrangements

Scheduled international airlines have various alternative mechanisms to respond to market demand and to maintain an economically viable air service. In 1989, block space arrangements between two airlines, licensed to operate services between their home countries, proved to be a popular mechanism. Under such arrangements, a portion of the seats on one airline's aircraft are reserved for sale by the other airline as its own service. The Agency, in approving such arrangements, has attached a number of conditions to ensure that the consumer is fully aware of which airline is operating the flight and is responsible for travel in the commercial sense.

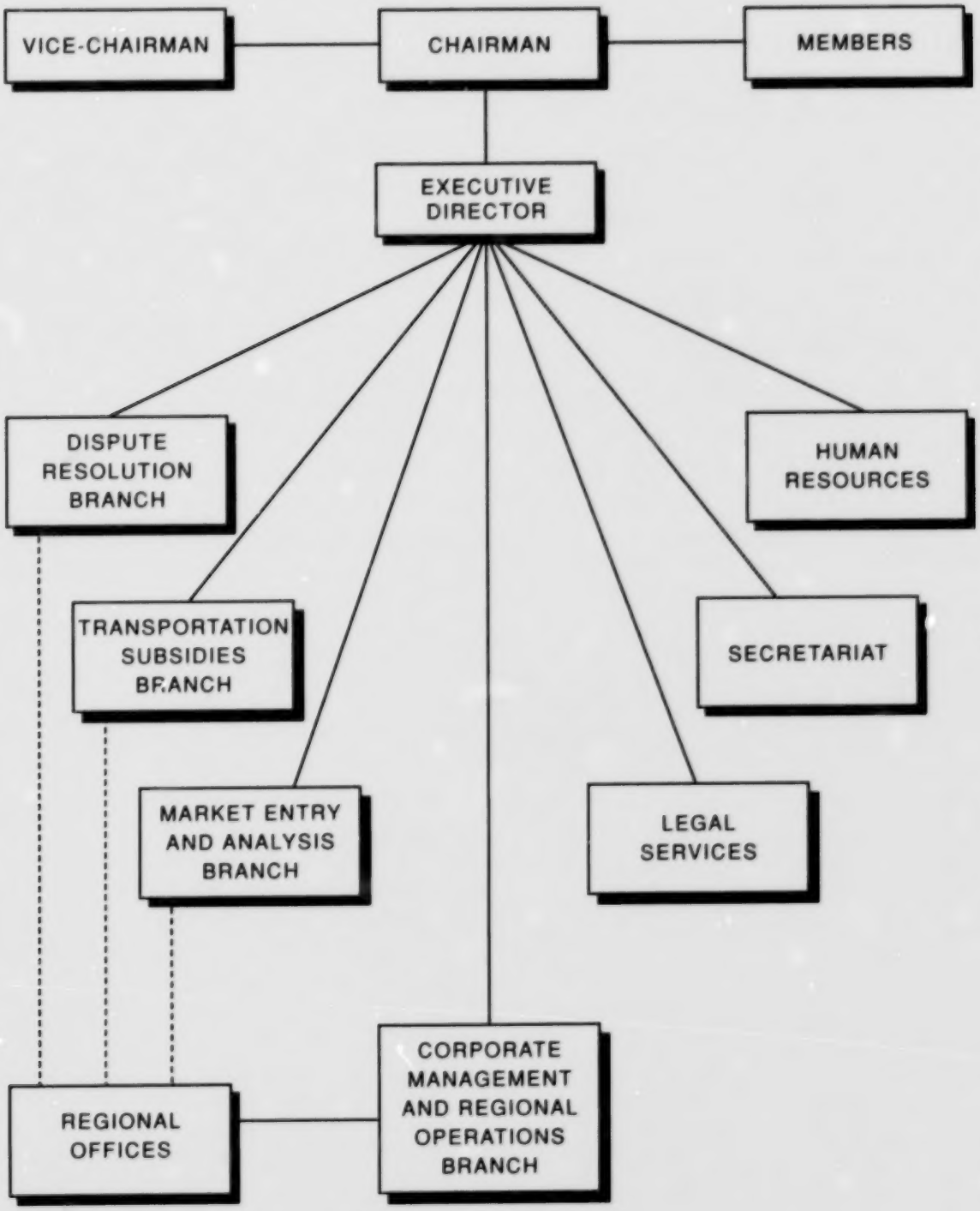
International Activities

The Agency acts in international economic regulatory matters as the "aeronautical authority" for Canada, and is actively involved in bilateral air negotiations. The highlight of its international activities in air transport matters was participation at the 27th Session of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in Montreal. ICAO is the only United Nations agency based in Canada. The activity of NTA staff of the Canadian delegation to the Assembly focused on the Economic Commission; staff also contributed to the Commission's work in such matters as computer reservations systems, data bank of bilateral air agreements, increased effectiveness and usefulness of ICAO economic research and studies, and trade in air transport services.

ORGANIZATIONAL HIGHLIGHTS

- In March, the Agency announced that regional offices would be established throughout Canada. In addition to the offices in Atlantic Canada (Moncton) and Western Canada (Saskatoon), established in 1988, the Agency decided to establish offices in the North (Whitehorse), the Pacific (Vancouver), Ontario (Thunder Bay) and Quebec (Montreal).
- In April, Kenneth Raphael Ritter was nominated by the Governor in Council as an Agency Member.
- In June, the Agency announced the assignment of Members who will reside in the Quebec, Ontario and Western Regional Offices. They were Nicolle Forget, Quebec Office; Keith Penner, Ontario Office; Kenneth Ritter, Western Office.
  Craig S. Dickson has served as the resident Member for the Atlantic Office since the office was established in 1988.

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA
ORGANIZATION



NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

FUNCTIONS

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

- Mediation and Dispute Prevention
- Final Offer Arbitration
- Rail Competitive Access
  - Interswitching
  - Competitive Line Rates
  - Connections and Running Rights
- Rail Contracts, Agreed Charges and Tariff Notices
- Rail Infrastructure Program
- Rate and Service Complaints and Investigations
  - Rail
  - Air and Water
- Mergers and Acquisitions
- Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* and Northern Marine Resupply Tariffs
- International Air Tariffs
- Transportation Services for Disabled Persons

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

- Western Grain Rates and Payments
- Eastern Rates Payments
- Rail Rationalization
- Western Grain Investment Monitoring
- Branch Line and Passenger Train Service Payments
- CN and CP Charges to VIA
- Canola Rates
- Station Removals

CORPORATE MANAGEMENT AND REGIONAL OPERATIONS

- Internal Management Services
- Regional Operations
- Railway/Pipeline Investigations

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

LICENSING

- Domestic Air Operations
- International Air Operations
- Northern Marine Resupply Services
- Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*
- Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity
- Notices of Agreements to Convey Lines of Railway
- Commodity Pipelines

MONITORING AND ANALYSIS

- Annual Reviews
- Specific Requests

ENFORCEMENT

INTERNATIONAL AIR AGREEMENTS

LEGAL SERVICES

- Legal Advice
- Represents Agency at hearings and before the Courts

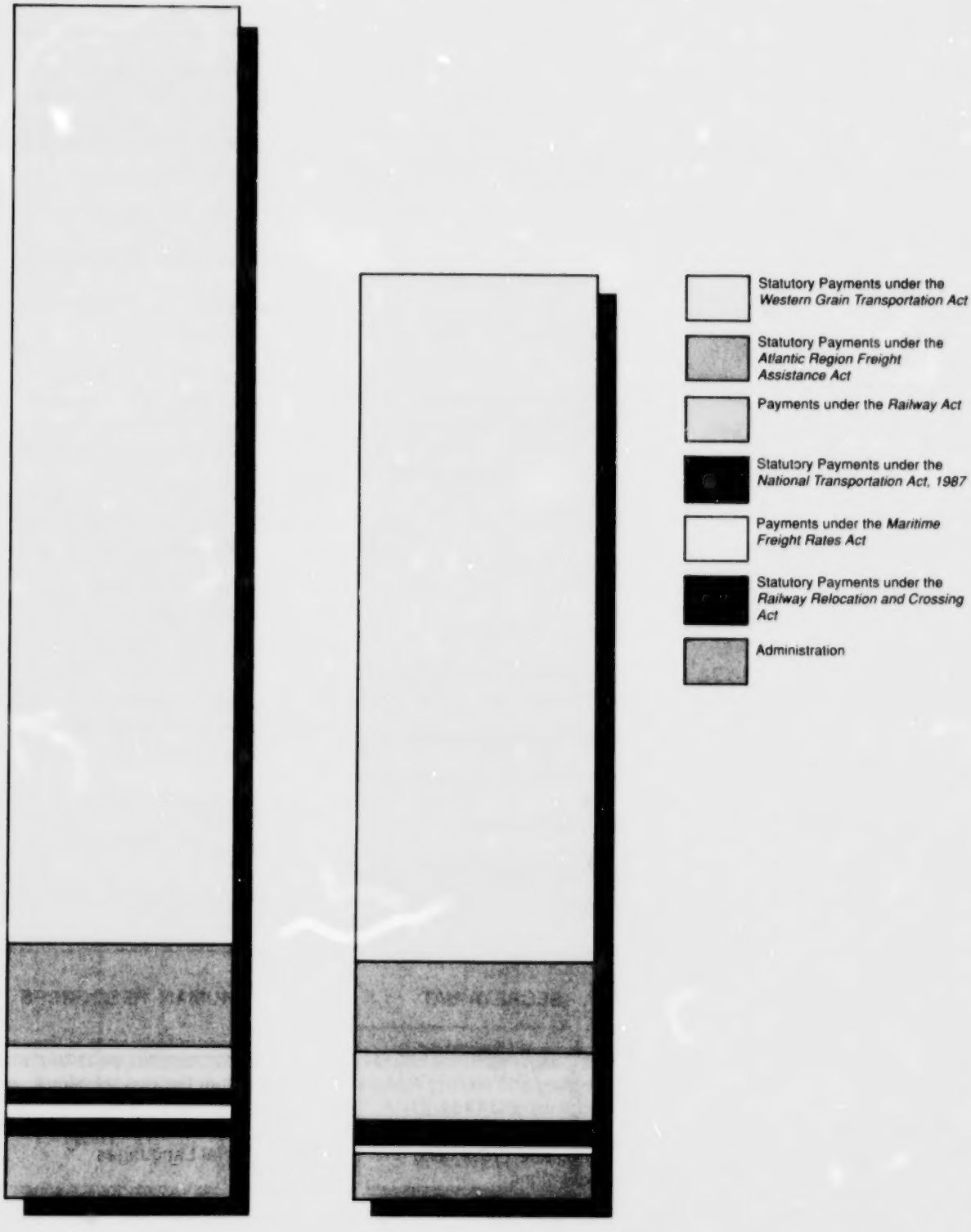
SECRETARIAT

- Recording and Issuing Agency Decisions and Orders
- Drafting and Processing Regulations
- Public Hearings

HUMAN RESOURCES

- Human Resource Policies and Practices
- Official Languages

COMPARISON OF ESTIMAT



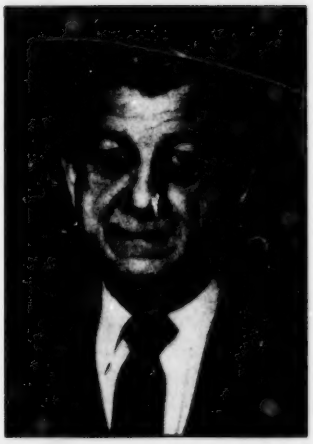
ED BUDGETARY EXPENDITURES

PROGRAM	Percentage of 1989 Expenditures	1988 (000's)	1989 (000's)	Increase (Decrease)
Statutory Payments under the *Western Grain Transportation Act*	74.1%	$777,124	$568,271	($208,853)[2]
Statutory Payments under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	9.7%	$83,429	$74,698	($8,731)
Payments under the *Railway Act*	7.5%	$38,506	$57,314	$18,808
Statutory Payments under the *National Transportation Act 1987*	2.9%	$13,271	$22,441	$9,170
Payments under the *Maritime Freight Rates Act*	0.8%	$13,136	$5,955	($7,181)
Statutory Payments under the *Railway Relocation and Crossing Act*	0.0%	$13,341	$75	($13,266)
Administration	5.0%[1]	$43,510	$37,961	($5,549)
Total	100%	$982,317	$766,715	($215,602)

(1) 3.9% Salaries and wages, 1.1% Other

(2) The difference in these payments is due to the reduced tonnage of grain shipped in 1989

Members of the National Transportation Agency of Canada



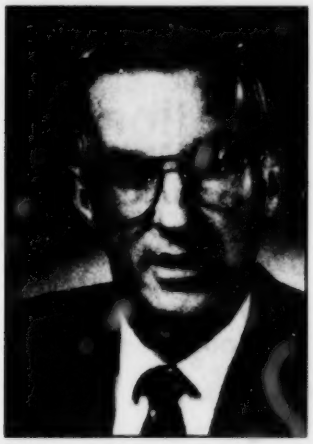
CHAIRMAN: Honourable Erik Nielsen, P.C., D.F.C., Q.C., LL.B.

Mr. Nielsen, a graduate of Dalhousie University with a Bachelor's degree in Law, started a law practice in Yukon in 1952. He was elected to the House of Commons in 1957, and served the Government of Canada in various capacities including Deputy Prime Minister and President of the Privy Council, Minister of Public Works, Minister of National Defence and Leader of the Opposition. He resigned as the Member of Parliament for Yukon in January 1987 prior to his appointment as President of the Canadian Transport Commission. Mr. Nielsen is a veteran of the second world war. He has been a qualified pilot for 47 years and holds a commercial pilot's licence.

VICE-CHAIRMAN: Micheline Beaudry

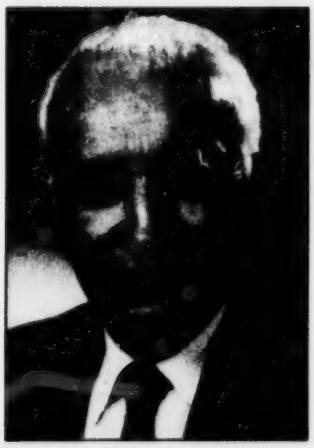
Mrs. Beaudry has over 25 years of industrial and consulting experience in the energy and transportation sectors, with public companies and regulated industries both in Canada and abroad. In the course of her career, she has worked for Hydro-Québec, Metropolitan Gas, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon and Québecair, as Assistant to the President. Prior to being appointed to the NTA, Mrs. Beaudry was Vice President with Econosult-Lavalin. She holds a Bachelor's degree in Commerce and an MBA from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal, where she also taught marketing research earlier in her career.

MEMBERS:



Mr. Craig S. Dickson brings to the Agency his knowledge and experience in the Atlantic provinces having served for 34 years with the Atlantic Provinces Transportation Commission, the last 26 years as its General Manager. In that position Mr. Dickson was active in a number of professional and trade organizations and was President of the Canadian Transportation Research Forum for 1987-1988. He has served as a director of the Canadian Shippers Council, and was a member of the Transportation Committee of the Canadian Chamber of Commerce, the New Brunswick Trade Development Board, the Chartered Institute of Transport, and the Maritime Regional Advisory Council. He is also a past national chairman of National Transportation Week. Mr. Dickson is the resident Member for the Atlantic Regional Office located in Moncton.

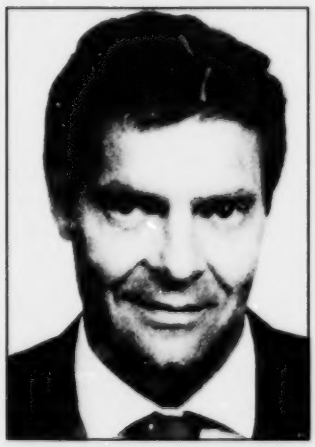
Mrs. Nicolle Forget held a number of management positions prior to her career as a lawyer and her nomination to the Vice-Presidency of the Conseil des services essentiels au Québec. A founding member and Secretary of the Fédération des femmes du Québec, Mrs. Forget was President of the Association des consommateurs du Québec and Chairman of the Board of Nouveler Inc., a holding company in the development of new sources of energy. Mrs. Forget has been a member of many boards of directors, including the Economic Council of Canada and the Conseil d'administration d'Hydro-Québec. She has a Bachelor's degree in Commerce from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal and a law degree from the same university. She is a member of the Barreau du Québec and of the Corporation des Conseillers en relations industrielles. Mrs. Forget is the resident Member for the Quebec Regional Office located in Montreal.



Mr. James D. Mutch was Senior Director, Industry Relations, with Canadian Airlines International. He held a number of senior positions with CAI (formerly Canadian Pacific Airlines) including Senior Director, Sales Development and Corporate Liaison; Director, Western Region; and Manager - Edmonton and northern Alberta, Hong Kong and South East Asia, southern California and southwest U.S.A., and Hawaii. Prior to that he held management positions in Victoria, Vancouver and other areas of western Canada.
Mr. Mutch is a member of the Quarter Century Aviation Club of Vancouver and Edmonton, and an honorary member and past director of the Northern Air Transport Association. A former bush pilot, Mr. Mutch has over 40 years domestic, international and transborder experience in the aviation industry; he holds a pilot's licence.

Mr. Edmund J. O'Brien was Director of Transportation for the Province of Newfoundland and Labrador between 1973 and 1987, during which time he was a member of the federal Minister of Transport's task force on program review. Prior to that he held a number of senior positions in government and private industry, including Executive Officer-Director of Administration of the International Development Research Centre; Executive Vice-President, General Manager and Director of Québecair, and Chief Economic Analyst (International) of Canadair Limited. Prior to becoming a Member of the NTA he served as Secretary of the Canadian Transportation Research Forum.

Mr. Keith Penner brings to the Agency his knowledge and experience in the north. As the Member of Parliament for Cochrane-Superior from 1968 to 1988, Mr. Penner served as parliamentary secretary to the Minister of State for Science and Technology and to the Minister of Indian Affairs and Northern Development. He was also Chairman of the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development. Mr. Penner's education includes a Bachelor of Arts degree and a Master's of Education. As an undergraduate, he studied at the University of Alberta; his postgraduate studies were at the University of Toronto and the University of Ottawa. He also did post-degree work at Queen's University and McMaster University. He was a Visiting Fellow in the School of Political Science at Queen's University for the 1987-88 academic year. Mr. Penner is the resident Member for the Ontario Regional Office located in Thunder Bay.



Mr. Kenneth Ritter graduated with a degree in law from the University of Saskatchewan in 1976. Following three years of private law practice in Kindersley, Saskatchewan, Mr. Ritter turned his attention to full-time farming. In 1987 he was appointed Chairman of the Saskatchewan Surface Rights Arbitration Board, a quasi-judicial body responsible for resolving disputes between landowners and oil companies in Saskatchewan. Just before his appointment to the Agency, Mr. Ritter was with the Saskatchewan Department of Justice. Mr. Ritter is the resident Member for the Western Regional Office located in Saskatoon.

Mr. Edward Weinberg was previously a senior official with the Canadian Transport Commission. He joined the CTC in 1970 and, at the time of his secondment to the Office of Economic Regulatory Reform of the Minister of Transport in 1985, he was Director of Freight Studies in the Research Branch. While with the CTC he chaired a number of federal-provincial inquiries into transport-related matters including the Vancouver rail access study and the White Pass and Yukon Railway inquiry; he co-chaired the Thunder Bay rail access study; and represented the CTC on the joint track usage study - Fraser Thompson Canyon. Since 1985 Mr. Weinberg has been involved with the development of the economic regulatory reforms which led to the establishment of the NTA. He has a Bachelor of Science degree from McGill University.

TEMPORARY MEMBER:

The Honourable Marcel J.A. Lambert, P.C., Q.C., is a graduate of the University of Alberta with a Bachelor's degree in Commerce. As a Rhodes Scholar, he attended Oxford University where he obtained a B.A. (Juris.) and a B.C.L. His studies were interrupted by the second world war, where he saw active service in the Canadian Army as a troop officer. In 1950 Mr. Lambert joined a law practice in Edmonton, and in 1957 was elected to the House of Commons as the Member of Parliament for Edmonton West. He continued his association with the law firm until 1982 when he retired from the practice of law. He ceased to be a Member of Parliament in 1984 and was appointed a Commissioner of the Canadian Transport Commission in March 1985.

SECRETARIAT

AUTHORITY AND RESPONSIBILITY

The Secretariat is the official point of contact between the Agency and the public. Under section 16 of the *National Transportation Act, 1987* the Secretariat is responsible for drafting, editing, recording and issuing Agency Decisions and Orders. It is also responsible for drafting and processing regulations in accordance with government policy, coordinating all translation services as well as editing and routing of ministerial and executive correspondence, and administering public hearings conducted by the Agency.

ACTIVITIES

In 1989, the Secretariat processed 432 orders and 655 decisions. The breakdown by mode of transportation is as follows:

ORDERS (1989)

Rail	276
Air	156
Water	0
Motor Vehicle	0
	432

DECISIONS (1989)

Rail	37
Air	615
Water	3
Motor Vehicle	0
	655

The ministerial and executive correspondence unit coordinated the preparation and editing of 722 letters or response projects. The Secretariat was also involved in the administration of seven public hearings held in 17 locations which resulted in a total of 39 sitting days.

Below is a list of regulations processed in the Secretariat and adopted by the Agency in 1989:

1. *Air Transportation Regulations*, AMENDMENT SOR/89-306.

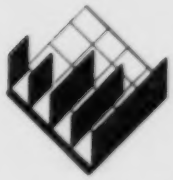
2. *Asset and Revenue Determination Regulations*, AMENDMENT SOR/89-422.

3. *Class 4 Positioning Charges*, REVOCATION SOR/89-436.

4. *Freight Traffic Interswitching Regulations*, REVOCATION SOR/89-468.

5. *Notices of lower rates for the movement of Western grain Regulations*, SOR/89-549.

Of the five applications for review carried over from 1988 and the 17 filed in 1989 under section 41 of the *National Transportation Act, 1987*, six involved air matters and sixteen were rail-related or dealt with other matters. In addition, ten were denied because the applicants had not demonstrated that a change in the facts or circumstances had occurred since the original decision or order was issued. Finally, three were granted based on new facts and nine will be carried forward into 1990 for final processing.



DISPUTE RESOLUTION BRANCH

The Dispute Resolution Branch supports the NTA's function of resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interests of efficiency and utility of the transportation network. Activities include responding to specific applications and complaints concerning matters within the NTA's jurisdiction, conducting public interest investigations, providing mediation services and arbitration support, and initiating appropriate regulatory action. The Branch also has special responsibilities in implementing the NTA's mandate with respect to transportation rates and services, rail competitive access measures, allocation of costs of road/rail crossings, transportation of persons with disabilities, and mergers and acquisitions of transportation companies.

The Branch consists of five directorates: Mediation and Arbitration Services, Rail Complaints and Investigations, Rail Infrastructure, Air and Marine Complaints and Investigations and Tariffs, and Transportation Services for Disabled Persons.

Mediation and Dispute Prevention

Mediation is an informal, voluntary dispute resolving process. Settlements can be reached by the opposing parties with the assistance of a third party. Agency staff assist by analysing issues, and arranging and conducting meetings within 30 days -- or some other time limit agreed upon by the parties.

During 1989, the Dispute Resolution Branch responded to 43 requests for informal assistance in disputes among shippers, municipalities, private landowners and railways. Issues included provision of competitive rail rates and services, construction and removal of railway infrastructure, connections between railways, liability limits on containers and provision of alternative modes of transportation following rail abandonment. In addition, 64 briefings and educational seminars were conducted to explain the legislation to carriers, shippers and other interested parties. These briefings assist clients to negotiate their own settlements thus preventing disputes from arising.

Final offer arbitration

Final offer arbitration may be applied to resolve disputes of a private or narrow nature. The Branch received one arbitration request in 1989 which was later withdrawn when the parties reached a negotiated settlement.

General and Ministerial Inquiries

At the Minister of Transport's request, or in support of its regulatory mandate, the Branch conducts investigations into specific transportation problems. The Agency conducted two inquiries in 1989: one into the feasibility of joint CN-CP track usage in Saskatoon, and the other into VIA Rail's pricing policy and its impact on competitors. As a result of VIA's reorganization, the Agency, at the Minister's request, suspended the inquiry before a report could be issued.

Currently, the Agency is developing regulations which will set carrier liability for use in situations where shippers and carriers do not agree on liability. In cooperation with the Energy Supplies Allocation Board of Energy, Mines and Resources Canada, the Branch participated in a test measuring the government's ability to coordinate and control the transportation of energy supplies in an emergency.

Rail Competitive Access

The new legislation has enhanced competition in rail service through expanded interswitching and competitive line rates.

Interswitching provides for the transfer of traffic at a regulated rate from one railway company's lines to another where the destination or origin of the traffic is within a radius of 30 kilometres of an interchange between the carriers. The Agency may deem points beyond this limit to be within it. The Agency establishes interswitching rates on an annual basis.

In 1989, the Agency ruled on an application from Celgar Pulp Company that its mill be deemed within interswitching limits. The Agency found that the facility at Nelson, British Columbia did not meet the definition of an interchange as described in the Act. Accordingly, the application was denied. An application by C.I.L. Inc. for extended interswitching from its facility at West Carseland, Alberta to the CP/CN interchange at Calgary was made on August 3, 1989, and was undecided at year end.

A further complaint was filed by shippers served by the Essex Terminal Railway concerning whether or not the terminal carrier was entitled to assess charges for classification switching in addition to charges assessed for interswitching. The Agency found that the service was provided for under the interswitching provisions and thus was not subject to additional charges.

Competitive Line Rates (CLR) ensure fair and competitive rates for shippers when only one local carrier services an area by requiring the local carrier to set a rate to the point where competition exists, and by requiring the Agency to establish the level of the rate on shipper application. CP Rail appealed the first one-year CLR the Agency established in 1988 for Alberta Gas Chemicals. In October 1989, the Federal Court of Appeal heard and dismissed the appeal, and Alberta Gas Chemicals made a further application for a new rate on similar movements. The Agency established the new rate for Alberta Gas Chemicals and in addition established three CLR's for CSP Foods Ltd.

Connection and Running Rights provisions ensure that nearby railways make physical connections for furtherance of traffic so shippers are not isolated. An application made by Port Stanley Terminal Rail Inc., a provincially regulated railway, respecting CP and CN trackage at St. Thomas, Ontario was filed jointly with the Agency and the Provincial Regulatory Authority on August 4, 1989, and was under review at year end.

Rail Confidential Contracts and Tariff Filings

Confidential rail contracts, railway freight tariffs governing subsidized cargo transportation, and limited and express freight tariffs must, by statute, be filed with the Agency. Passenger fare tariffs along with bridge and tunnel tariffs are similarly required by statute to be filed with the Agency. Regular freight tariffs are, however, exempt from such requirements.

During 1989, 2,523 confidential contracts and 1,041 amendments, setting out terms of agreements reached between shippers and rail carriers, were filed with the Agency.

Other actions filed during 1989 included:

- 164 statutory tariffs
- 547 limited tariffs
- 2 bridge and tunnel tariffs

- 301 express tariffs
- 42 passenger tariffs

In addition, the Agency approved 1,410 free and reduced fare passes.

Rail Infrastructure Program

The Branch, under the rail infrastructure program, resolves applications and complaints concerning the construction and modification of rail lines, highway/railway crossings and other rail infrastructure pursuant to the *Railway Act*, the *National Transportation Act, 1987*, and the *Railway Relocation and Crossing Act*. As initiated by road authorities, railways or members of the public, applications and complaints are assessed on the basis of the public convenience and railway requirements. The Branch also decides the apportionment of costs between parties for rail infrastructure work.

Prior to January 1, 1989 the Agency, through the Rail Safety Branch, resolved applications using rail safety as one of the assessment criteria. Following passage of the *Railway Safety Act* effective January 1, 1989, the rail safety functions were transferred from the Agency to Transport Canada and the retained responsibilities were assigned to Dispute Resolution Branch. During the past year, the Branch reviewed all of the current engineering regulations and guidelines, and distributed a Notice describing the Agency's role in light of recent legislative changes. In addition, draft cost apportionment guidelines for grade separation projects were developed and distributed to interested parties for comments.

The Branch handled 917 applications which had been submitted to the Agency prior to January 1, 1989. The Agency reviewed 582 and determined that they were Transport Canada's responsibility. The remaining 335 were assigned to Branch staff for resolution. These transitional applications, in addition to the 326 new applications the Branch received in 1989, were resolved in the following manner: 156 orders issued, 209 applications concluded to the satisfaction of the participants and 296 applications continuing.

Reasons for Orders are prepared only when agreement is not reached among participants and the Agency must render its own decision. Of the orders issued last year, 10 required reasons. Reasons given included allocation on the basis of benefit, seniority, interpretation of previous agreements and general convenience for the public, depending on the specific circumstances of cases.

Rate and Service Complaints and Investigations

Rail

Branch activity in implementing competitive access, mediation and arbitration support services helps shippers and carriers resolve their own disputes. The Branch also supports the Agency in resolving formal complaints. Such complaints allege that the general public interest in freight, or passenger rates and service is prejudiced by some carrier action or omission; common carrier obligations are not fulfilled; or other particular provisions of Acts are violated.

In 1989, the Agency received eight complaints alleging that railway freight rates or service were prejudicial to the public interest. These complaints concerned alleged discrimination concerning confidential contracts. Three of the applications were subsequently withdrawn, while investigations were completed and Agency decisions were rendered on the other five during the year. In four cases, all involving complaints by lumber wholesalers, no prejudice was found. The other case dealt with a complaint related to the obligations of a carrier to provide adequate service. In this instance, CN was ordered to provide for appropriate carriage of traffic shipped by the applicant, Costa Cartage and other shippers.

Two complaints pertaining to VIA's common carrier obligations were filed with the Agency. The Agency determined that VIA had not breached its obligation in respect to the Ottawa-Montreal service. The other complaint remains under investigation.

The Agency investigated a complaint from Atlantic Container Express. The company contended that specific rates to the Maritimes and Newfoundland were non-compensatory and in violation of the Terms of Union between Canada and Newfoundland. The Agency ruled that the rates were compensatory but decided that a public hearing should be held concerning the application of the Terms of Union. The Agency's decision has since been appealed.

In 1989, two complaints that railways had failed to meet common freight carrier obligations under section 147 of the *NTA, 1987* were investigated. The Agency found that CP Rail had failed in its obligations to Commonwealth Plywood Co. Ltd. and ordered changes in the carrier's provision of equipment and notification procedures. The second complaint, from Lecours Lumber Co. of Hearst, Ontario against CN Rail, was under consideration at year end.

The Agency investigated a complaint from Transport 2000 that VIA's increase in certain sleeping car

charges infringed section 290 of the *Railway Act*. The investigation was in progress at year's end.

A complaint concerning a billing dispute between carriers serving shippers on the Essex Terminal Railway was resolved through staff intervention.

Air and Water

In 1989, nine applications were investigated pursuant to section 59 of the *NTA, 1987* which guards against rates, acts or omissions contrary to the public interest. Eight of the applications dealt with Air Canada's withdrawal of service at Stephenville, Newfoundland, and one application, filed by the Canadian Meat Importers Committee, focused on the applicability of certain charges levied by the Australian/Eastern Canada Shipping Conference. In each of the applications, it was determined that the rates, acts or omissions of the carriers were not contrary to the public interest.

A major responsibility under the *NTA, 1987* is to protect the public interest relating to basic fare increases on monopoly air routes in southern Canada and basic fares and/or increases on routes in the Canadian north. Upon complaint, the fare levels or increases are reviewed to ensure they are not prejudicial to the public interest. In November 1989, two complaints pertaining to proposed fare increases by Calm Air for service between Winnipeg and Lynn Lake, Manitoba were filed with the Agency. The complaints are currently under review.

The Agency may review transportation charges on the St. Lawrence Seaway and proposed pilotage charge increases. No such complaints were filed in 1989.

In 1989, the Agency received and processed approximately 270 complaints of varying complexity about air passenger transportation. An application filed by the Travel Registrars of Ontario and British Columbia alleged that Quebecair violated the *Air Transportation Regulations* and caused prejudice to the public interest. The Agency conducted an investigation and on May 24, 1989, found that Quebecair had violated the Regulations. Following the Agency's decision, the Registrars requested that the public interest issue be reviewed by the Agency. The matter is still under consideration.

Mergers and Acquisitions

Any person proposing to acquire an interest in a federally regulated transportation undertaking with assets in Canada, or annual sales in or from Canada, in excess of $10 million must notify the Agency pursuant to Part VII, *NTA, 1987*. The Agency then publishes a notice of the proposed transaction in the *Canada Gazette*. If an objection is filed within 30 days of publication, the Agency must undertake a review. The transaction may be disallowed if it is found to be contrary to the public interest.

During 1989, the NTA published notices of ten proposed acquisitions (four air and six trucking). After receiving a number of objections, the Agency reviewed the proposed acquisition of Wardair Inc. by PWA Corporation and determined that the transaction was not detrimental to the public interest.

The Agency issued five rulings in response to requests for clarification of the Act's merger and acquisition provisions, and confirmation of the Act's application to specific proposed acquisitions.

In March of 1988, the Director of Investigation and Research at Consumer and Corporate Affairs applied to the Competition Tribunal for an order to prevent the merger of two Canadian Computer Reservation Systems (CRS systems), one of which was owned by Canadian Airlines International and the other by Air Canada. In 1989, after extensive consultation, the Director amended his application, allowing the merger, in favour of a proposed set of rules providing a framework for business activities regarding CRS services. After the Competition Tribunal approved the rules and Consent Order, the Minister of Transport directed his Department, with input from the Agency, to develop a policy governing the CRS industry. The Agency was given the responsibility to develop and enforce the regulations required to implement Transport Canada's policy objectives in this area.

Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* and Northern Marine Resupply Tariffs

Shipping conferences are associations of ocean carriers which regulate rates and conditions of ocean transport among their member lines. Conferences are exempted from the *Competition Act* if they comply with certain provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (*SCEA*). The Agency executes its responsibilities for *SCEA*'s administration by maintaining tariff filings and a record of agreements.

The Agency reviewed 39 conference agreements as well as approximately 75 agreement amendments, and dealt with a variety of issues ranging from the use of independent action for rate increases to the

acceptance of microfiche for the filing of tariff information.

Last year's Annual Review revealed that the majority of Canadian shippers and international freight forwarders were unfamiliar with the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*. In response, the Branch published a brochure which provided general information on the Act's intent, shipping conferences requirements and an explanation of the Agency's role in the Act's administration. The brochure was distributed to over 4,000 shippers.

Part V of the *NTA, 1987* governs the transport of community resupply goods by ship along the Mackenzie River, on Lake Athabasca and in the Western Arctic. Licensed carriers are required to file their tariffs which are reviewed, analysed and brought to the Agency's attention for acceptance, disallowance or other measures the Agency deems necessary. Approximately 15 rate adjustments made by northern marine carriers were reviewed and analysed in 1989, none of which were determined to be unjust or unreasonable.

International Air Tariffs

The Agency implements provisions of international agreements regarding filing and acceptance of tariffs governing international air rates and services, and application of the *Air Transportation Regulations*. In 1989, fares, rates, and terms and conditions of carriage, making up 289,000 filed tariff pages, were processed. Of these pages, 113,262 were for fares originating in or destined to Canada. Ten per cent of the Canadian air tariff pages the Agency receives are analysed in detail. A total of 59 filings for tariff increases were subject to financial review to ensure that higher fare proposals were justified.

The Agency made determinations in 40 cases brought forward as a result of staff investigations, carrier disputes or foreign government Notices and Orders. In addition, rulings on Special Permission Applications to depart from regulations and file tariffs on short notice were made in over 2,700 cases; of these 1,875 were accepted, 375 were allowed with conditions attached, and 450 were rejected.

The Branch, with other government departments, provides expertise and analysis in the negotiation of bilateral air agreements. In 1989, the Branch participated in five bilateral air service agreement negotiations and tariff discussions; of special note were discussions of tariff issues under U.K. and Netherlands Air Service Agreements.

Currently, the Agency and its American and British counterparts are discussing the development of an electronic filing system to replace the manual filing of paper tariffs. The transition from paper to electronic filing will take a few years, and Phase I is in progress.

In 1989, 30 complaints regarding the pricing practices of carriers operating international services were investigated and resolved. One of the complaints was filed by the Alliance of Canadian Travel Agents against an International Air Transport Association (IATA) resolution which prevented Canadian travel agents from selling, in some instances, the lowest fares applicable. An investigation was conducted and the Agency acted to exempt tickets sold in Canada from the IATA resolution.

Transportation Services for Disabled Persons

The Agency implements provisions of the *NTA, 1987*, which require transportation services not to pose undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. To achieve this objective, the Agency may prescribe, administer and enforce regulations, investigate and act on complaints filed by persons with disabilities, and carry out studies on issues.

At the request of the Kidney Foundation of Canada, the Agency reviewed charges applied by Air Canada, Canadian Airlines, and Wardair for the transportation of kidney dialysis machines to certain destinations. The charges were voluntarily removed by the carriers after the Agency raised the issue.

The Agency completed draft regulations concerning terms and conditions applicable to the domestic air transportation of persons with disabilities, and submitted them to the Privy Council Office for consideration.

Acting on a complaint by the organization Freedom in Travelling, among other parties, the Agency initiated a review of whether air carriers' policies concerning the in-flight use of personal oxygen for medical reasons, and the conditions and charges applied by air carriers for pre-planned oxygen services, constituted an undue obstacle to mobility. The investigation was continuing at year's end.

In August, the Agency received two formal applications under section 63.3 of the *NTA, 1987*, requesting that action be initiated to remove undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. Both complaints were against Ontario Express services. In one case, a requirement for the accompaniment of wheelchair

passengers was protested, while the other alleged that equipment was not appropriate for the transportation of nursing home patients in Northern Ontario. Both cases were on-going at year's end.

In 1989, the Agency responded to 68 complaints concerning undue obstacles to the mobility of disabled persons, but these complaints did not develop into formal applications. All transportation modes were covered in the complaints -- particularly air and rail passenger transport -- and most concerned transportation equipment use.

A special advisory committee was established to assist in the development of equipment accessibility standards, and planning was undertaken to establish similar committees on training and service standards. Agency staff also undertook study programs and participated in research projects. These projects included surveys of users and carriers regarding the accessibility of the transportation system, and the particular obstacles persons with cognitive and emotional disabilities face.

In addition the Branch, in conjunction with Transport Canada, the Canadian National Institute for the Blind and the Canadian Council of the Blind sponsored three regional workshops across Canada to sensitize carriers to the needs of the blind and visually impaired.

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

The mandate of the Market Entry and Analysis Branch is to regulate market entry and exit with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and to monitor, on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach on the Canadian transportation system.

Branch activities encompass the licensing of Canadian and foreign carriers in respect of their operations in Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences, and by international agreements; participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector.

The Branch is organized into four directorates: Domestic Operations, International Operations, Enforcement and Industry Monitoring and Analysis.

In addition to staff at headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the NTA's Western and Atlantic regional offices who deal with local issues in respect of Branch activities. Also, enforcement staff are located in district offices across Canada.

LICENSING

Domestic Air Operations

Southern Air Licensing: To receive a licence to transport passengers or goods within the non-designated area, south of the demarcation line (see map on page 29), applicants must be Canadian, maintain the necessary liability insurance coverage and hold an operating certificate.

Northern Air Licensing: For operations within the designated area, north of the demarcation line (see map on page 29), the same licensing requirements apply as those above. In addition, each application is given public notice and, in cases where an intervention

is filed against the application, the Agency must be satisfied that the new service will not cause a significant decrease or instability in the level of service in the designated area. Decisions must be issued within 120 days with respect to each opposed application. The Directorate assessed 78 applications for domestic air licences in which objections were made.

The Directorate closely evaluates carriers to ensure proper compliance with market entry requirements. In particular, documentation from prospective carriers purporting to be Canadian is scrutinized to confirm Canadian status.

Number of Licensees and Licences

Licensed Carriers as of December 31, 1989	
Southern Canada licensees[1]	144
Northern Canada licensees[2]	714
Total Domestic Carriers	**858**
Licences Held by Carriers as of December 31, 1989	
Southern Canada licences	846
Northern Canada licences[3]	957
Total Domestic Licences Held	**1,803**

Licence Applications

Carried over from 1988	
Southern Canada	3
Northern Canada	77
Received during 1989	
Southern Canada	41
Northern Canada	260
Completed during 1989	
Southern Canada	37
Northern Canada	273

Decisions and Orders

Decisions	297
Orders	56

Public Notices

Applications	243
Hearings	1

[1] Refers to carriers holding only licences issued pursuant to subsection 72(1) of the *National Transportation Act, 1987*. (Note: Carriers that operate helicopters hold licences issued pursuant to subsection 72(1) but they are free to operate anywhere in Canada.)

[2] Refers to carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*. (Note: most carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) also hold a licence issued pursuant to subsection 72(1).

[3] Refers to licences pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*.

International Air Operations

Directorate staff issue licences and temporary authorities for scheduled international services in accordance with bilateral air agreements or special arrangements. An applicant must also meet the liability insurance and operating certificate requirements and be a designated Canadian carrier, or in the case of foreign applicants, be designated by the respective foreign government. The Directorate may set terms and conditions on scheduled international licences, in the public interest.

The Directorate sets conditions and issues permits for international charter flights and grants, upon application, exemptions from certain international charter permit and licence requirements.

The Directorate also monitors and reviews the adequacy of air carriers' liability insurance coverage, taking appropriate action to ensure licensee compliance with the regulations. Upon application or in cases of noncompliance, the Directorate also participates in the issuance of licence suspensions and cancellations. The Directorate reviewed all international licences due for revalidation during 1989.

Selected International Statistics 1989

Number of Licensees and Licences

Licenced Carriers as of December 31, 1989	938
Licences Held by Carriers as of December 31, 1989	1,709

Licence Applications

Carried over from 1988	75
Received during 1989	295
Completed during 1989	280

Decisions and Orders	
Decisions	318
Orders	100
Public Notices	
Applications	37
Hearings	0
Licence Revalidations	313
Licence Exemptions	25

Charter Flights

Charter Types	Flights	Seats
Inclusive Tours* (ITC)		
Canadian-originating	1,418	208,908
Foreign-originating	474	65,749
Entity and Common Purpose*		
Canadian-originating	671	81,215
Foreign-originating	307	24,433
Cargo (Canadian-originating)	2,402	N/A
Cargo (Foreign-originating)	2,665	N/A
Advance Booking Charters* (ABC)		
Canadian-originating	2,161	336,323
Foreign-originating	27	6,377
Advance Booking/Inclusive Tours*		
Canadian-originating	19,367	3,548,465
Foreign-originating	28	5,842

* Data excludes changes to charter programs.

Northern Marine Resupply Services

The Domestic Operations Directorate is also responsible for licensing water transport services for community resupply on the Mackenzie River watershed, (including Lake Athabasca), and the Western Arctic.

Number of Northern Marine Licensees as of December 31, 1989	7
Licence Applications	
Received during 1989	1
Completed	2
Withdrawn	0

Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*

Under Part X of the *Canada Shipping Act*, which is administered by Revenue Canada, the coasting trade is reserved for Canadian ships. If no suitable Canadian vessels are available, foreign vessels are permitted to enter the trade pursuant to the Coasting Trade Exemption Order. In response to applications for the use of foreign-registered vessels, the Domestic Operations Directorate canvasses the industry and makes formal recommendations to Revenue Canada on the availability of suitable Canadian-registered vessels. It provides similar recommendations for the use of non-duty paid vessels in Canadian waters or foreign-registered vessels for commercial marine activities other than coasting.

In emergencies under the *Energy Supplies Emergency Act*, the Energy Supplies Allocation Board consults the Domestic Operations Directorate, and the Agency may order and authorize the use of Canadian and foreign-registered vessels to ensure an adequate supply of controlled products (as described in the *Energy Supplies Emergency Act*).

Number of Coasting Trade Exemption Waiver Applications	
Received during 1989	59
Approved	44
Denied	1
Withdrawn	13
Other	1

Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity

The Domestic Operations Directorate is responsible for processing applications from proposed railway companies for Certificates of Fitness, or Certificates of Public Convenience and Necessity. For a Certificate of Fitness application, the Agency ensures that the proposed railway would be adequately insured. Decisions must be made within 120 days. For

Certificates of Public Convenience and Necessity applications, the Directorate ensures that proper public notice is given. Once pleadings are closed, the Directorate analyses the economic, financial and public interest aspects of the application.

During the year, one application for a certificate of fitness was received; a decision has not yet been issued. No applications for certificates of public convenience and necessity were received.

Notices of Agreement to Convey Lines of Railway

The Directorate processes notices of agreement to convey lines of railways and recommends to the Agency whether or not the conveyance would be in the public interest. The Agency has six months from the receipt of a notice to either approve or deny a proposed conveyance.

During the year, two notices of agreement to convey lines of railway were received, and one decision was rendered.

Commodity Pipeline Permits

The Directorate is responsible for processing applications to construct and operate commodity pipelines and for submitting recommendations to the Minister on whether permits should be issued in respect of such applications.

During the year, one application for a commodity pipeline permit was received; no permits were issued.

MONITORING AND ANALYSIS

The Agency must conduct annual reviews for each year from 1988 to 1991 on the operation of the new *National Transportation Act, 1987*, the amended *Railway Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1987, the *Motor Vehicle Transport Act*, and all other Acts of Parliament pertaining to the regulation of transportation for which the Minister of Transport is responsible. The Industry Monitoring and Analysis Directorate was established to support these reviews.

In conducting the annual reviews, the Directorate must take into account the overall policy objectives of the NTA. The annual reviews include, on a national and regional basis, the following:

- changes in tariffs of carriers;
- changes in the level of service provided by carriers to shippers and travellers;
- changes in the structure and performance of the transport industry, including the number of carriers that have commenced or ceased to carry on business;
- changes in employment levels in the transportation industry;
- the time required to deal with any application, complaint or other matter referred to the NTA under any Act of Parliament;
- the effects of sections 134-142 of the *National Transportation Act, 1987* regarding competitive line rates on the revenues, financial viability, capital investments and service levels of railway companies; and
- such other matters as the Minister may refer to the NTA.

Annual Reviews

In 1989, the Industry Monitoring and Analysis Directorate produced the Agency's first Annual Review covering the year 1988.

To conduct this review the Directorate met with corporations, associations, groups and governments. The latest transportation information, originating from both government and industry, was studied along with the results of an extensive survey program.

For the second review year, the Directorate repeated its surveys of shippers, freight forwarders, shipping conferences, air travellers, travel agents, and northern communities. An extensive interview program covered over 130 motor carriers, as well as provincial, regional and national trucking associations, provincial licensing boards and transportation ministries, tariff boards, and owner/operator associations.

Northern shippers using resupply services in the Athabasca and Mackenzie systems, the carriers offering these services, and a sample of northern air carriers and users were visited and consulted.

Specific Requests

The Minister of Transport can also refer specific matters to the Agency for consideration in annual reviews. For the 1988 review, the Minister directed the

Agency to develop criteria which could be used to identify rail networks essential to the economic development of any given region. After consultation, the results were reported in the Agency's 1988 Annual Review.

ENFORCEMENT

The enforcement work of the National Transportation Agency is carried out by six Regional Enforcement Examiners who are located in Moncton, Montreal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse, and Vancouver. They are supported by a small headquarters unit located in the National Capital Region.

The Enforcement Directorate investigates commercial carriers that operate domestic or international air services without a licence or in contravention of the terms and conditions of a licence. The Directorate also investigates carriers operating northern marine resupply services on the Mackenzie River watershed (including Lake Athabasca) or in the Western Arctic without a licence or in contravention of the terms and conditions of a licence. With respect to unauthorized operations, the licence may be suspended or cancelled, or the Attorney General could request a prosecution. The Directorate also carries out other investigations for the Agency upon request.

The Directorate conducts regional seminars for the RCMP, provincial police forces, provincial wildlife and forestry personnel, the transportation industry and private organizations. These seminars explain the application of the regulations and provide updates on any changes.

The Directorate continued to work closely with Transport Canada and the RCMP in investigations under Parts II and V of the *National Transportation Act, 1987* and related regulations. Memoranda of Understanding on Enforcement between the NTA and Transport Canada, and the NTA and RCMP were ratified to ensure coordinated efforts.

Investigations

Referred to RCMP for Prosecution	36
Administrative Action	127

Concerns and General Inquiries

Responded to	5,861

Seminars/Briefings

Formal Presentations to Clarify Legislation Given to RCMP and Industry Groups	18

INTERNATIONAL AIR AGREEMENTS

In support of bilateral air negotiations, the International Operations Directorate studies and evaluates international air services operations; maintains and develops an automated information retrieval system on bilateral air agreements; participates with other government departments in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments; implements and administers air agreements in accordance with the Agency's responsibilities as the Canadian economic regulatory aeronautical authority under the agreements and Canadian law; consults with foreign economic regulatory aeronautical authorities on international services; and represents from a regulatory perspective Canadian interests at international civil aviation meetings.

In 1989, the Directorate engaged in a variety of activities related to international air matters. The Directorate provided support for the discharge by the Agency of its responsibilities as Canada's aeronautical authority under bilateral air transport agreements. This entailed an assessment of a number of specific airline agreements on code-sharing, block space, revenue sharing and capacity, as well as various other activities aimed at ensuring the smooth implementation and administration of the agreements, including the exchange of statistics, and matters relating to airline representatives, taxation, customs, sales, and transfer of funds. It also represented the Agency at bilateral talks with eleven countries, namely, Argentina, Austria, Belgium, France, Luxembourg, Scandinavia, Spain, U.K., U.S.A., U.S.S.R. and Venezuela.

The Directorate provided advice to Transport Canada on the "Extended Chartering of Aircraft" (Wet Leasing) policy. As part of an interdepartmental working group chaired by Transport Canada, the Directorate with the Dispute Resolution Branch, also participated in the development of a policy on computer reservation systems.

The Directorate works closely with foreign regulatory authorities to facilitate charter operations and to harmonize the application of charter rules. The administration of the 1988 Canada-France charter arrangements required constant monitoring. Specifically, the Agency expeditiously resolved difficulties arising from requests by Canadian air

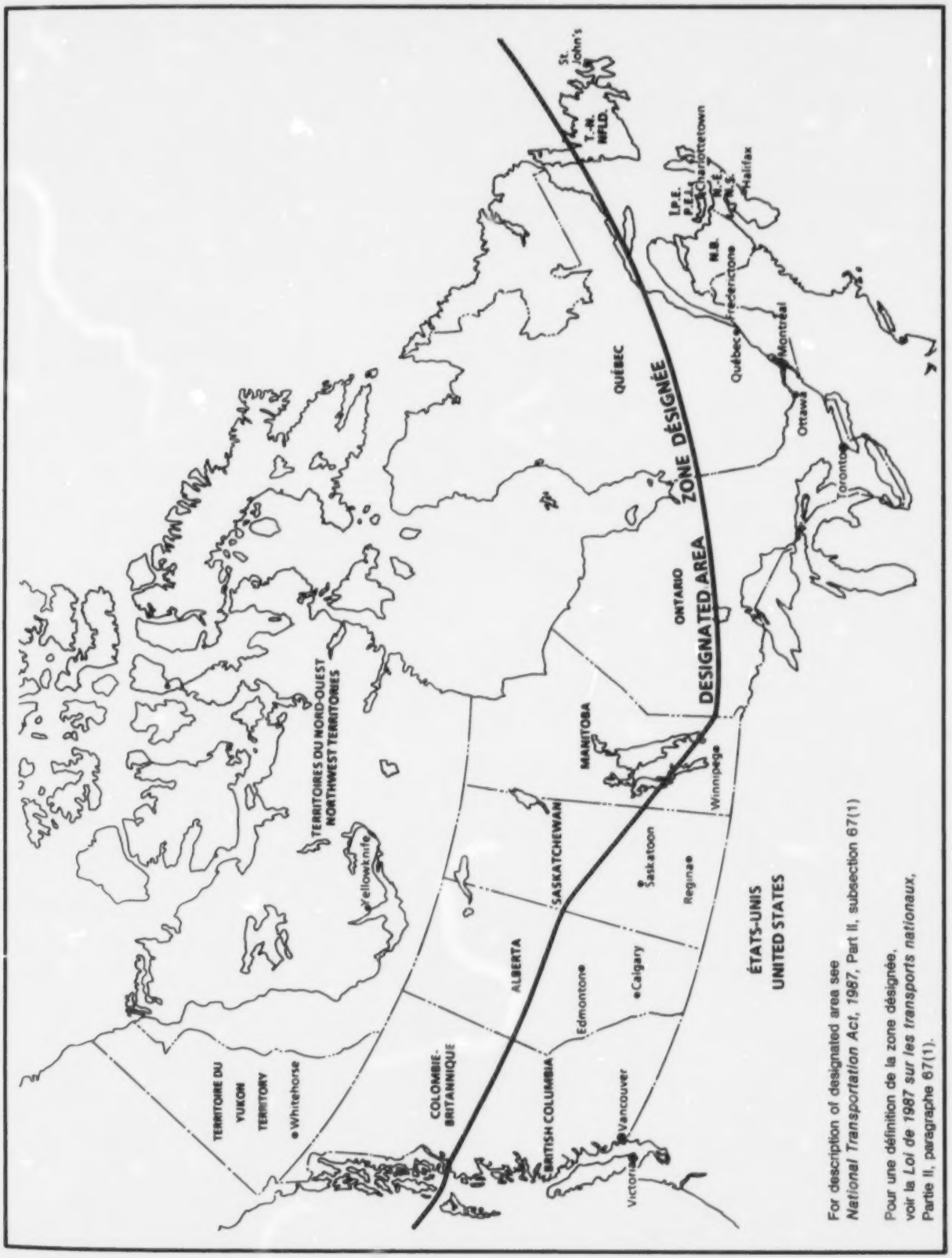
carriers for additional charter capacity to meet consumer demand.

During consultations in London, primarily on tariff matters, staff were able to further harmonize Canada/U.K. charter rules. A number of long-standing differences with respect to advance booking periods, carriage of cargo in the bellyhold of passenger charter flights and minimum consignment sizes were also resolved.

The Directorate continued to support Canada's participation in the Council and the Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Directorate staff participated in the 27th ICAO Assembly held in Montreal in September/October 1989; they also coordinated preparation for and represented Canada at the Economics Commission of the Assembly. In addition, Directorate staff organized the work of and chaired two interdepartmental Committees involved in ICAO-related activities (the National Facilitation Committee and the Committee for ICAO International Air Law Activities); coordinated the preparation and participated in the 8th Session of the Statistics Division of ICAO held in Montreal in April 1989; and participated in the 12th meeting of the ICAO Fares and Rates Panel.

As part of the Canadian observer team, Directorate staff attended two meetings between the European Civil Aviation Conference (ECAC) and the U.S. on the renewal of the agreement on North Atlantic Air Fares.

MAP OF DESIGNATED AREA



For description of designated area see *National Transportation Act, 1987*, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée, voir la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, Partie II, paragraphe 67(1).

RAILWAY/PIPELINE INVESTIGATIONS DIRECTORATE

On January 1, 1989, the Railway/Pipeline Investigations Directorate assumed total responsibility for the investigation of railway and pipeline accidents in Canada. The Directorate is governed by the *National Transportation Act, 1987* and the *Railway Act*.

The Directorate's mandate is:

- to investigate and analyse railway and commodity pipeline accidents/incidents and things that may cause or prevent accidents under federal jurisdiction;
- to ascertain the circumstances and causes of such accidents/incidents and things that may cause or prevent accidents;
- to prepare recommendations to the safety regulatory authority which may reduce or eliminate the risk of such accidents/incidents recurring;
- to follow up and monitor the action taken by the regulatory authority regarding such recommendations;
- to collect and analyse data pertaining to the frequency and causes of various types of accidents.

The Directorate has three distinct functions: field investigation and coordination, specialty investigation and scientific advice, and analytical investigation and reports.

In 1989, of the 1,294 accidents and incidents reported, the Directorate informally investigated 804 railway accidents and incidents, and conducted 68 formal investigations under section 229 of the *Railway Act*. (See Table 1)

The Directorate will be transferred to the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board when new enabling legislation is proclaimed.

FIELD INVESTIGATION AND COORDINATION/SPECIALTY INVESTIGATION AND SCIENTIFIC ADVICE

Railway accident investigations are comprehensive. Modern techniques and procedures ensure that relevant facts are discovered and analysed. Findings are clearly documented and appropriate recommendations proposed. The field investigator is involved in both on-site review investigations and formal inquiries governed by section 229 of the *Railway Act*. Table 1 presents the total number of accidents/incidents reported to the Directorate including on-site review investigations.

The Agency has the power to appoint an investigator, pursuant to section 229 of the *Railway Act*, to inquire into the causes of and circumstances connected with accidents, and into all matters and things likely to cause or prevent accidents. (See Table 2.) The person appointed to an inquiry may, under the provisions of section 33 of the *National Transportation Act, 1987* perform the following duties:

- enter and inspect any place, structure, work or rolling stock when deemed necessary;
- require the attendance of all persons the inquirer thinks necessary to summon and examine to obtain information;
- require the production of documents and any other material the inquirer thinks necessary;
- administer oaths, affirmations or declarations; and
- exercise the powers in summoning witnesses and enforcing their attendance and compelling them to give evidence and produce things.

The Directorate has 12 field investigators in seven district offices located in Moncton, Montreal, Scarborough, Winnipeg, Edmonton, Calgary and Vancouver.

Five special investigators, located at headquarters, provide advice, assistance and training to field investigators. Road-beds, tracks, signals, operations/dispatching, equipment and dangerous goods are some of the topics covered. When circumstances demand particular expertise, a special investigator is appointed under section 229 of the *Railway Act*.

ANALYTICAL INVESTIGATION AND REPORTS

The collection and processing of data, pertaining to the frequency, severity, location and causes of accidents, complement the field investigations. This data analysis (an investigative function in itself) identifies trends and anomalies in railway operations which helps the Directorate understand the potential risks faced by the public and railway employees. These studies can lead to recommendations for remedial regulatory action which may otherwise not be made. The Directorate issues public reports on its research which is of interest to industry, the public, safety agencies and public officials.

Various analytical reports were prepared last year. The Summary of Railway Accidents/Incidents as Reported to the National Transportation Agency of Canada is produced annually. This publication focuses on and compares recent accident figures to similar data from previous years. The report examines specific accident categories highlighting accidents/incidents and related casualties. An updated bulletin entitled Summary of Railway Accidents as Reported to the National Transportation Agency of Canada is prepared every two weeks.

TABLE 1

RAIL ACCIDENTS/INCIDENTS PRELIMINARY STATISTICS, 1989

	Accidents/ Incidents	Accidents/Incidents Number	Investigated Percentage
Train Accidents			
Main Track Train Collisions	9	9	100
Main Track Derailments	112	112	100
Crossing Accidents	434	229	53
Collisions/Derailments in Yards/Spurs/Sidings	165	165	100
Collisions/Derailments Involving TMC/MWE*	15	15	100
Total	**735**	**530**	**72**
Train Service Accidents			
Employees Struck by Rolling Stock	9	9	100
Trespassers Struck by Rolling Stock	90	90	100
Total	**99**	**99**	**100**
Incidents			
Fires on Structures or Rolling Stock	14	12	86
Dangerous Goods (Leakers, etc.)	403	141	35
All Other Incidents	43	22	51
Total	**460**	**175**	**38**
Train Miles			
Million Train-Miles	72.9		
Train Accidents/Million Train-Miles	10.1		

* TMC: Track Motor Car
MWE: Maintenance-of-Way Equipment

TABLE 2

SECTION 229 APPOINTMENTS
1989

December 23, 1988	Collision between a freight train and a tractor trailer at a public crossing at mile 164.76 Havelock Subdivision at Claremont, Ontario.
January 4, 1989	Dangerous goods leak from tank car GATX 64245 at mile 146.20 St Laurent Subdivision at Montreal, Quebec.
January 7, 1989	Derailment of a freight train at mile 19.18 Bedford Subdivision at Kinsac, Nova Scotia.
January 7, 1989	Collision between a freight train and a trespasser at mile 3.50 Soo Subdivision at Sault Ste Marie, Ontario.
January 8, 1989	Collision between a passenger train and a trespasser at mile 7.80 Laggan Subdivision at Calgary, Alberta.
January 8, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 58.51 Lacombe Subdivision at Stettler, Alberta.
January 9, 1989	Collision between a passenger train and an automobile at a public crossing at mile 129.52 Trois-Rivières Subdivision at St Basile, Quebec.
January 10, 1989	Collision between a passenger train and a truck at a public crossing at mile 67.43 Trois-Rivières Subdivision at Yamachiche, Quebec.
January 11, 1989	Derailment of a freight train at mile 4.50 Dartmouth Subdivision at Bog, Nova Scotia.
January 11, 1989	Collision between a passenger train and an automobile at a public crossing at mile 66.58 Drummondville Subdivision at Daveluyville, Quebec.
January 12, 1989	Dangerous goods leak from tank car PROX 47921 at Taschereau Subdivision at Senneterre, Quebec.
January 13, 1989	Derailment of a freight train at mile 21.90 Bulkley Subdivision at Moricetown, British Columbia.
January 13, 1989	Fire on the wheels of tank car GLNX 34185 at mile 10.00 Brazeau Subdivision at Haynes, Alberta.
January 14, 1989	Collision between a passenger train and an automobile with a trailer at a private crossing at mile 51.45 Edson Subdivision at Fallis, Alberta.
January 15, 1989	Derailment of a freight train at mile 83.50 Kashabowie Subdivision at Kashabowie, Ontario.
January 15, 1989	Collision between a yard movement and an automobile at a public crossing at mile 0.33 St Clair Tunnel Subdivision at Sarnia, Ontario.
January 19, 1989	Derailment of a freight train at mile 52.83 Aberdeen Subdivision at Aberdeen, Saskatchewan.

January 20, 1989 Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 9.40 Grimsby Subdivision at St Catharines, Ontario.

January 22, 1989 Derailment of a freight train at mile 196.40 Edson Subdivision at Solomon, Alberta.

January 30, 1989 Collision between a freight train and a light truck at a public crossing at mile 13.04 Warman Subdivision between Saskatoon and Warman, Saskatchewan.

January 31, 1989 Derailment of a freight train at mile 285.30 Ruel Subdivision at Shekak, Ontario.

February 2, 1989 Derailment of a freight train at mile 115.30 Shuswap Subdivision at Kamloops, British Columbia.

February 8, 1989 Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 24.80 Montreal Branch Subdivision at St Stanislas, Quebec.

February 11, 1989 Collision between a freight train and a light truck at a public crossing at mile 12.91 Adirondack Subdivision at Versailles, Quebec.

February 16, 1989 Handling and inspection of non-pressurized dangerous goods tank cars along the Sarnia-Montreal Corridor.

February 20, 1989 Collision between a freight train and a light truck at a public crossing at mile 18.96 Wetaskiwin Subdivision at Sedgewick, Alberta.

February 28, 1989 Collision between two freight trains at mile 117.50 Heron Bay Subdivision at Schreiber, Ontario.

March 5, 1989 Derailment of a freight train at mile 67.80 Cartier Subdivision at Wahnapitea, Ontario.

March 8, 1989 Derailment of a freight train at mile 78.60 Blackfoot Subdivision at Lloydminster, Saskatchewan.

March 16, 1989 Fire on pool car CN 552254 at mile 0.00 Halton Subdivision at Toronto, Ontario.

March 19, 1989 Collision between a yard movement and a tractor trailer at a public crossing at mile 91.78 Qu'Appelle Subdivision at Regina, Saskatchewan.

March 20, 1989 Collision between a passenger train and an automobile at a private crossing at mile 82.37 Sussex Subdivision at Saint John, New Brunswick.

April 4, 1989 Collision between a freight train and an automobile at a farm crossing at mile 123.10 Caso Subdivision at Shedden, Ontario.

April 4, 1989 Derailment of a freight train at mile 79.10 Galt Subdivision at Blandford, Ontario.

April 17, 1989 Collision between a freight train and 15 cars at mile 0.75 Craik Subdivision at Regina, Saskatchewan.

April 18, 1989 Derailment of a freight train at mile 5.70 Grande Cache Subdivision between Swan Landing and Wild Hay, Alberta.

April 19, 1989 Dangerous goods leakage from a portable tank at mile 0.00 Carberry Subdivision at Winnipeg, Manitoba.

April 21, 1989 Derailment of a freight train at mile 137.30 Wacouna Subdivision at Eric, Quebec.

April 25, 1989	Collision between a passenger train and a van at a public crossing at mile 77.30 Victoria Subdivision at Wellington, British Columbia.
April 29, 1989	Derailment of a freight train at mile 36.25 Pelletier Subdivision at Glendyne, Quebec.
May 3, 1989	Collision between two yard movements at mile 2.00 St Clair Tunnel at Sarnia, Ontario.
May 10, 1989	Collision between a yard movement and 47 runaway cars at mile 248.50 Redditt Subdivision at Winnipeg, Manitoba.
May 12, 1989	Collision between a yard movement and a truck at a public crossing at mile 93.10 Havelock Subdivision at Havelock, Ontario.
May 14, 1989	Derailment of a freight train at mile 72.80 Togo Subdivision at Makaroff, Manitoba.
May 14, 1989	Collision between a freight train and a light truck at a public crossing at mile 31.50 Crowsnest Subdivision at Fort MacLeod, Alberta.
May 28, 1989	Derailment of a freight train at mile 69.71 Skeena Subdivision at Tyee, British Columbia.
June 1, 1989	Derailment of a freight train at mile 132.80 Belleville Subdivision at Cobourg, Ontario.
June 11, 1989	Derailment of a freight train at mile 128.00 Albreda Subdivision at Blue River, British Columbia.
June 22, 1989	Collision between a freight train and a track motor car at mile 115.90 Allanwater Subdivision at Ghost River, Ontario.
June 25, 1989	Runaway hopper car at mile 5.30 Warman Subdivision at Saskatoon, Saskatchewan.
June 29, 1989	Integrity of railway flat cars presently in container service.
July 10, 1989	Two runaway hopper cars at mile 39.70 Carberry Subdivision at Brandon, Manitoba.
July 14, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 38.89 MacTier Subdivision at Alliston, Ontario.
July 16, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 71.40 MacTier Subdivision at Craighurst, Ontario.
July 17, 1989	Derailment of a freight train at mile 109.79 Windsor Subdivision at Windsor, Ontario.
July 19, 1989	Collision between a passenger train and a heavy truck at a private crossing at mile 222.00 Kingston Subdivision at Moira, Ontario.
July 23, 1989	Collision between a passenger train and a light truck at a public crossing at mile 62.80 Alexandria Subdivision at Cumberland, Ontario.
July 23, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 171.74 Belleville Subdivision at Oshawa, Ontario.
July 24, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a farm crossing at mile 204.73 Napadogan Subdivision at Quisibis, New Brunswick.
July 26, 1989	Collision between a passenger train and a dump truck at a public crossing at mile 74.60 Yale Subdivision at Chilliwack, British Columbia.

July 26, 1989	Collision between a passenger train and a tractor trailer at a public crossing at mile 199.92 Wainwright Subdivision at Bruce, Alberta.
August 30, 1989	Storage on railway property of dangerous goods.
October 18, 1989	Collision between a yard movement and a freight train at mile 332.60 Kingston Subdivision at Toronto, Ontario.
October 27, 1989	Derailment of a freight train at mile 198.60 Redditt Subdivision at Elma, Manitoba.
November 17, 1989	Derailment of a freight train at mile 21.70 Nipigon Subdivision at Pays Plat, Ontario.
December 4, 1989	Collision between a freight train and a truck at a public crossing at mile 52.13 Massena Subdivision near Howick, Quebec.
December 12, 1989	Derailment of a freight train at mile 79.50 Drummondville Subdivision at St-Leonard d'Aston, Quebec.
December 14, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 24.00 Chalk River Subdivision at Almonte, Ontario.

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

The Transportation Subsidies Branch administers federal programs which relate to the establishment of statutory rates, subsidies for rail transportation services, and the rationalization of Canada's rail network. The Branch audits railway accounts, develops costs and determines rates, determines and processes subsidies for rail transportation services, monitors western grain investment, and evaluates rail abandonment proposals.

The *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, and the *Western Grain Transportation Act* provide the mandate for these activities.

In 1989, the Branch administered $630.4 million as summarized below.

- $ 568.3 million in assistance lowered western grain transportation rail costs for Canadian producers.
- $ 22.3 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty.
- $ 33.8 million subsidized the transportation of eastern movements of grain and flour for export.
- $ 6.0 million was paid for losses incurred by non-VIA passenger train services.

Other undertakings included:

- Canadian National Railways was permitted to abandon 815 miles or four per cent of its rail network. Canadian Pacific Limited abandoned 485 miles or 3.5 per cent of its system in 1989. Legislation limits total rail line abandonment to four per cent of a railway's total mileage in any year.
- The 1989/90 annual rate scale for western grain transportation was completed in June. The 1989 canola rate scale was issued in January.

The *Western Grain Transportation Act* requires that the Agency conduct Western Grain Costing Reviews every four years to determine the cost of moving grain by rail. This review serves as the basis for establishing western grain subsidies and rate scales for the four subsequent crop years. In 1989, the Agency issued

several significant decisions in conducting this review relating to reduced train crew costs, productivity apportionments, net-to-gross ratios for grain dependent branch line investment, and cost of capital among others. The Agency reports to the Minister of Transport on this review March 31, 1990.

The Branch is comprised of four directorates -- Program Management and Coordination, Rail Rationalization, Rates and Payments, and Audit Services.

Western Grain Rates and Payments

Subsidy payments to Canadian National Railways (CN), Canadian Pacific Limited (CP), and BC Rail under the provisions of the *Western Grain Transportation Act*, which lower the costs to producers of transporting western grain, totalled $568.3 million for 1989. These payments required the processing of 400,000 claimed rail car movements, through computerized edit programs and database systems, and extensive field validation. The Branch continues to monitor the CN and CP waybill systems, as required by subsidy payment procedures.

Subsidy payments are based on the government's portion of the annual rate scale. Rates are based on the variable cost of transporting statutory grain. The costs involved in determining the annual rate scale are developed in accordance with the *Uniform Classification of Accounts, Railway Costing Regulations* and Railway Costing Manuals. These costs, determined once every four years, are indexed annually to follow trends in railway prices for labour, fuel, material, and investment. These indexed prices are used to produce the annual rate scale.

In April 1989, the Branch became responsible for determining and processing payments to Central Western Railway (CWR). Previously the Grain Transportation Agency, administrators of the System Improvement Reserve Fund, made the payments to CWR based upon the Branch's recommendations. Payments for 1989 totalled $1.1 million.

On behalf of Transport Canada, the Branch verified claims submitted by CN, CP, BC Rail and Central Western Railway under the Special Assistance Program Agreements. These agreements, terminated in July 1989, were created to provide temporary assistance to western grain producers. Final payment recommendations under this program were issued in November 1989. Total payment recommendations to the Minister of Transport for January 1989 to December 1989 were $7.6 million.

The amount of the CN Adjustment recommendation is made annually to the Minister of Transport as required by the *Western Grain Transportation Act.*

Eastern Rates Payments

The Agency completed a major audit of the Eastern Rates program in order to issue final payments for the years 1982 to 1989.

Rail Rationalization

Pursuant to sections 157 to 181 of the *National Transportation Act, 1987*, the Agency evaluates applications from the railways for permission to abandon rail lines, or any portion of a rail line. The Agency must consider current and potential economic effects before rendering a decision. Shippers' requirements are carefully weighed against the objectives of enhancing railway cost effectiveness, reducing the federal subsidy burden, and meeting business requirements.

Railway line abandonment is a sensitive issue with industry, the public, and all levels of government. The Agency works to resolve concerns through extensive consultation with interested parties.

In 1989, CN had 1255 miles or 6.1 per cent of its rail network before the Agency for abandonment decisions. CN was permitted to abandon 815 miles or four per cent of its network in 1989 and 38 miles or 0.1 per cent were ordered retained. A further one per cent or 206 miles has been set for abandonment in 1990. Three cases representing one per cent or 196 miles have been carried into 1990 for completion.

The Agency rendered decisions on five per cent or 689 miles of CP's track system in 1989. Of this, 479 miles or 3.5 per cent were set for abandonment in 1989. The remaining 210 miles or 1.5 per cent, were ordered abandoned effective 1990, due primarily to statutory obligations relating to VIA Rail service requirements.

In summary, all pending branch line abandonments were dealt with by the Agency with the exception of two cases for which decisions are expected in 1990.

Western Grain Investment Monitoring

The Agency conducts quadrennial reviews, prescribed by the *Western Grain Transportation Act*, to determine the variable costs for the movement of western grain

for the most recent calendar or crop year. The Costing Review was performed this year to determine the base year costs for 1988 which will be used in rate scales for 1990-91, 1991-92, 1992-93, and 1993-94. The base year costs are indexed each year to reflect inflation according to changes in railway prices and grain tonnage forecasts.

The Act requires the Agency to monitor railway investment in plant and equipment for western grain transportation. The Agency concluded that the 1989 general investment plans submitted by CN and CP were fairly stated.

Branch Line and Passenger Train Service Payments

During 1989, the Agency administered subsidy programs for the operation of uneconomic branch lines and eligible passenger train services not operated by VIA Rail. Subsidy payments in 1989 totalled $28.3 million. Final payments for CP branch line claims for 1985 and 1986, and Algoma Central Railway for 1986, were issued in 1989.

CN and CP Charges to VIA

The Agency is accountable to the Minister of Transport for the annual submission of charges made to VIA Rail by CN and CP for services rendered. These charges are calculated according to the *Railway Costing Regulations*.

Canola Rates

In accordance with Order-in-Council PC 1976-894, and section 112 of the *National Transportation Act, 1987*, the Branch established the 1989 minimum compensatory freight rates for the transportation of canola products.

Station Removals

All railway station removal submissions were completed for 1989. The October 1989 announcement by the Minister of Transport, regarding cuts in VIA passenger services, may affect this program.

TABLE 1

PAYMENTS, 1989
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

In Respect of	Canadian National Railway Company $	Canadian Pacific Limited $	BC Rail Limited $	Central Western Railway $	Total $
December 1988 [1]	27,562,236.40	20,696,316.24	215,944.47	–	48,474,497.11
January 1989	23,867,130.66	11,615,565.87	131,685.22	–	35,614,381.75
February	19,525,649.91	10,572,844.53	162,109.35	–	30,260,603.79
March	22,013,540.10	13,608,832.88	115,031.03	–	35,737,404.01
April	25,115,104.34	13,550,881.83	267,685.84	125,221.75	39,058,893.76
May	24,328,283.26	14,418,810.49	135,419.56	123,492.91	39,006,006.22
June	24,494,346.60	21,364,036.21	105,211.50	111,001.66	46,074,595.97
July [2]	24,559,301.14	20,903,161.19	157,609.90	136,482.76	45,756,554.99
August	29,147,961.37	22,555,081.78	121,862.01	103,936.08	51,928,841.24
September	35,666,791.38	31,766,365.92	273,937.30	137,322.42	67,844,417.02
October	35,638,517.06	27,225,365.37	436,487.25	190,317.38	63,490,687.06
November	34,037,099.13	30,222,823.61	583,164.21	181,403.29	65,024,490.24
Total	**325,955,961.35**	**238,500,085.92**	**2,706,147.64**	**1,109,178.25**	**568,271,373.16**

(1) Paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1989 in accordance with *Railway Companies' Payments Regulations*.

(2) Includes final instalment payments in respect of the 1988/89 crop year ending July 31, 1989.

TABLE 2

PAYMENTS IN RESPECT OF 1988 PAID TO DECEMBER 31, 1989
RAILWAY ACT* AND *NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987

Payment Type	Total $
Railway Act	
Section 270	
(Passenger Train Services)	5,999,634
Section 281	
(Eastern Rates Movements)	33,768,069
Sub-Total	39,767,703
National Transportation Act, 1987	
Section 178	
(Branch Lines)	22,318,069
Sub-Total	22,318,069
TOTAL	**62,085,772**

TABLE 3

ORDERS AND DECISIONS, 1989
BRANCH LINE ABANDONMENT

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Newfoundland				
CN Stephenville	White's Road-Stephenville 0.00-7.00	7.00	1989-R-9 89/01/23	Ordered abandoned February 22, 1989.
Nova Scotia				
CP Kentville[1]	Kentville-Annapolis Royal 4.6-58.4	53.8	1989-R-182 89/07/13	Ordered abandoned July 13, 1990.
CP Yarmouth[1]	Annapolis Royal-Yarmouth 0.0-86.6	86.6	1989-R-182 89/07/13	Ordered abandoned July 13, 1990.
Prince Edward Island				
CN Borden[2]	Charlottetown-Borden 0.00-42.40	42.40	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned December 31, 1989.
CN Kensington[2]	Emerald Jct.-Linkletter 0.00-19.45	19.45	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned December 31, 1989.
CN Kensington	Linkletter-Tignish 19.45-84.61	65.16	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned October 15, 1989.
CN Montague	Mt.Stewart Jct.-Montague 0.00-25.61	25.61	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned October 15, 1989.
CN Murray Harbour	Maple Hill-Uigg 0.00-17.77	22.37	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned October 15, 1989.
CN Souris	Royalty Jct.-Souris 0.00-55.02	55.02	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned October 15, 1989.
CN Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Baltic 0.00-5.00	5.00	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned October 15, 1989.
New Brunswick				
CP Aroostook	Aroostook-Intl. Boundary 0.0-4.8	4.8	1989-R-41 89/03/03	Ordered abandoned May 2, 1989.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN Caraquet	East Bathurst-Tracadie 4.34-72.04 Incl. Shippigan Spur	74.97	1989-R-40 89/03/03	Ordered abandoned May 2, 1989.
CP Houlton	Debec-Intl. Boundary 0.0-5.0	5.0	1989-R-42 89/03/03	Ordered abandoned May 2, 1989.
CN St. Quentin	Tide Head-I.N.R. Jct. 0.00-103.50	103.50	1989-R-80 89/04/07	Ordered abandoned June 7, 1989.
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg 51.5-54.2	2.7	1989-R-90 89/05/12	Ordered abandoned July 11, 1989. Abandonment stayed.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88.5-104.6	16.1	1989-R-90 89/05/12	Ordered abandoned July 11, 1989. Abandonment stayed.
CP Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0.0-27.5	27.5	1989-R-91 89/05/12	Ordered abandoned July 11, 1989. Abandonment stayed.
CN Tormentine[2]	Sackville-Tormentine 0.00-35.39	35.39	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned December 31, 1989.
Quebec				
CP Beebe	Lennoxville-Beebe Jct. 2.9-32.9	30.0	1989-R-384 89/11/30	Ordered abandoned December 30, 1989.
CN Danville	Chaudière-Richmond 0.00-87.22 Incl. Industrial, Victo Container & Victoriaville Spurs	88.62	1989-R-21 89/02/08	Ordered abandoned October 16, 1989.
CP Drummondville	Foster-Drummondville 0.0-46.7 Incl. Drummondville & L'Avenir Spur	48.6	1989-R-366 89/11/21	Ordered abandoned December 21, 1989.
CN Granby	Granby-Clough 9.00-15.57	6.57	1989-R-317[3] 89/11/09	Ordered abandoned December 9,1989.
CN Granby	Clough-Chambly 15.57-44.00	28.43	1989-R-317 89/10/13	Ordered continued.
CP Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe 13.6-44.4	30.8	1989-R-178 89/07/04	Ordered abandoned July 4, 1990.
CP Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier 44.4-138.2	93.8	1989-R-177 89/07/04	Ordered abandoned December 31, 1989.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36.50-55.57	19.07	1989-R-389 89/12/01	Ordered abandoned January 2, 1990.
CN Sorel	Tracy-Sorel 45.50-47.16 Nicolet-St-Grégoire 77.00-84.20 Incl. Bécancour Spur	9.16	1989-R-45 89/03/09	Ordered continued.
CN Sorel	Sorel-Nicolet 47.16-77.00	30.14	1989-R-45 89/03/09	Ordered abandoned April 7, 1989.
CP Stanstead	Beebe Jct-Rock Island 0.0-2.4	2.4	1989-R-385 89/11/30	Ordered abandoned December 30, 1989.
CP Temiscaming	Temiscaming-Gendreau 40.5-47.9	7.4	1989-R-63 89/03/30	Ordered abandoned September 30, 1989.
CN Temiscouata	Cabano-Edmunston East 44.00-77.00	33.00	1989-R-54 89/03/20	Ordered abandoned October 16, 1989.
Ontario				
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9.0-28.1	19.1	1989-R-381 89/11/29	Ordered abandoned January 15,1990.
CN Forest	St. Mary's-Lucan 0.00-15.50	15.50	1989-R-226 89/08/11	Ordered abandoned January 1, 1990.
CN Forest	Lucan-Parkhill 15.50-30.50	15.00	1989-R-169 89/06/22	Ordered abandoned July 22, 1989.
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1.41-30.34	28.93	1989-R-24 89/02/13	Ordered continued.
CN Newmarket (Beeton & Alliston Spurs)	Beeton-Barrie 58.75-77.10 Mile 0.00-Mile 5.52	23.87	1989-R-231 89/08/15	Ordered abandoned January 1, 1990.
CN Renfrew	Nepean-Arnprior 0.00-27.20	27.20	1989-R-346 89/11/07	Ordered abandoned December 30, 1990.
CN Renfrew	Arnprior-Renfrew 27.20-43.78	16.58	1989-R-346 89/11/07	Ordered abandoned December 31, 1989.
CP Simcoe/ Waterford	Waterford-Simcoe Jct. 35.3-43.1	7.8	1989-R-117 89/05/02	Ordered abandoned July 1, 1989.
	Brantford-L.E.& N. Jct. 63.7-78.9 Incl. Waterford Spur	16.3		

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CP Simcoe/ Waterloo	Main Street Galt-Brantford 0.0-19.4 Main Street Galt 0.0-0.8	19.4 0.8	1989-R-199 89/08/02	Ordered abandoned August 2, 1990.
CN Uxbridge (Campbellford Spur)	Peterborough-Lindsay 63.25-85.18 Incl. Lakefield Spur 0.00-9.51	31.44	1989-R-160 89/06/12	Ordered abandoned July 12, 1989.
CP Waterford	Hamilton-Brantford 41.0-61.0	20.0	1989-R-117 89/05/02	Ordered abandoned July 1, 1989.
Manitoba				
CN Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0.50-72.00	71.50	1989-R-232 89/08/14	Ordered abandoned January 1, 1990.
Saskatchewan				
CN Chelan	Reserve-Weekes 0.00-12.87	12.87	1989-R-81 89/04/07	Ordered abandoned June 6, 1989.
CN Corning	Peebles-Corning 0.00-14.40	14.40	1989-R-351 89/11/14	Ordered abandoned December 31, 1989.
CN Erwood	Baden-Hudson Bay 50.85-100.00	49.15	1989-R-249 89/09/05	Ordered abandoned January 2, 1990.
CP Kisbey	Griffin-Weyburn 43.6-60.9	17.3	1989-R-370 89/11/23	Ordered abandoned December 23, 1989.
CP Neudorf	Rocanville-Esterhazy 53.5-82.0	28.5	1989-R-118 89/05/03	Ordered abandoned June 2, 1989.
CN Porter	Oban Jct.-Cando 0.00-18.00	18.00	1989-R-352 89/11/14	Ordered abandoned December 31, 1989.
CP Shamrock	Archive-Tyson 0.0-70.3	70.3	1989-R-365 89/11/21	Ordered abandoned December 21, 1989.
Alberta				
CP Altawan	Notukeu-Manyberries 65.7-122.1	56.4	1989-R-370 89/11/23	Ordered abandoned December 23, 1989.
CN Coronado	Elk Point-Lindbergh 140.20-151.78	11.58	1989-R-27 89/02/13	Ordered abandoned March 15, 1989.

[1] Included in one application
[2] Included in one application
[3] Addendum to 1989-R-317 issued November 9, 1989.

TABLE 4

BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS ON HAND, DECEMBER 31, 1989

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
Nova Scotia			
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool Incl. Lunenburg, Blue Rocks, Yarmouth & Liverpool Town Spurs 42.25-109.07	77.02	Public hearing held July 18, 1989. Decision not yet issued.
CP Kentville[1]	Kentville-Annapolis Royal 4.6-58.4	53.8	Ordered abandoned July 13, 1990.
CP Yarmouth[1]	Annapolis Royal-Yarmouth 0.0-86.6	86.6	Ordered abandoned July 13, 1990.
Prince Edward Island			
CN Borden[2]	Charlottetown-Borden 0.00-42.40	42.40	Ordered abandoned December 31, 1989.
CN Kensington[2]	Emerald Jct.-Linkletter 0.00-19.45	19.45	Ordered abandoned December 31, 1989.
New Brunswick			
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg 51.5-54.2	2.7	Abandonment stayed.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88.5-104.6	16.1	Abandonment stayed.
CP Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0.0-27.5	27.5	Abandonment stayed.
CN Tormentine[2]	Sackville-Tormentine 0.00-35.39	35.39	Ordered abandoned December 31, 1989.
Québec			
CN Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48.10-104.23	56.13	Notice of Reconsideration issued November 21, 1989.
CN Chapais	Franquet-Chapais 72.06-169.40	97.34	Public Hearing held June 12, 1989. Decision not yet issued.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CN Granby	Clough-Chambly 15.57-44.00	28.43	Ordered continued. To be reconsidered by December, 1991.
CP Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe 13.6-44.4	30.8	Ordered abandoned July 4, 1990.
CP Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier 44.4-138.2	93.8	Ordered abandoned December 31, 1989.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's 2.6-36.50	33.88	Ordered continued. To be reconsidered by December, 1990.
CN St. Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36.50-55.57	19.07	Ordered abandoned January 2, 1990.
CN Sorel	Tracy-Sorel 45.50-47.16 Nicolet-St-Grégoire 77.00-84.20 Incl. Bécancour Spur	9.16	Ordered continued. To be reconsidered by November, 1990.
Ontario			
CN Burford	Brantford-Burford 3.35-11.00	7.65	Ordered continued. To be reconsidered by November, 1990.
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9.0-28.1	19.1	Ordered abandoned January 15, 1990.
CN Forest	St.Mary's-Lucan 0.00-15.50	15.50	Ordered abandoned January 1, 1990.
CN Kincardine[3]	Listowel 0.00-1.41	1.41	Ordered continued. To be reconsidered by August, 1990.
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1.41-30.34	28.93	Ordered continued. To be reconsidered by August, 1990.
CN Marmora	Picton-Trenton 0.05-30.15 Incl. Bethlehem Spur 0.00-4.23	34.33	Application received November 28, 1989.
CN Meaford	Barrie-Collingwood 1.09-31.40 Incl. Penetang Spur 0.00-2.00 Incl. Pretty River Spur 0.00-0.92	3.23	Application received November 28, 1989.
CN Newmarket (Beeton & Alliston Spurs)	Beeton-Barrie 58.75-77.10 0.00-5.52	23.87	Ordered abandoned January 1, 1990.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CN Newton[3]	Stratford-Palmerson 1.17-36.62	35.45	Ordered continued. To be reconsidered by August, 1990.
CN Owen Sound[3]	Palmerston-Owen Sound 0.00-71.43	71.43	Ordered continued. To be reconsidered by August, 1990.
CN Renfrew	Nepean-Arnprior 0.00-27.20	27.20	Ordered abandoned December 30, 1990.
CN Renfrew	Arnprior-Renfrew 27.20-43.78	16.58	Ordered abandoned December 31, 1989.
CP Simcoe/ Waterloo	Main Street Galt-Brantford 0.0-19.4 Main Street Galt 0.0-0.8	19.4	Ordered abandoned August 2, 1990.
CN Smith's Falls	Richmond-Smith's Falls 13.00-34.05	21.05	Notice of Reconsideration issued November 30, 1989.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane 99.00-181.42	82.42	Ordered continued. To be reconsidered by June, 1990.
CN Uxbridge	Lindsay-Stouffville 0.00-40.31 Incl. Campbellford Spur 85.18-86.28 Incl. Haliburton Spur 0.00-0.53 Incl. Lindsay River Branch 0.00-3.20 Incl. Lindsay Industrial Spur 0.00-2.50	47.65	Application received November 28, 1989.
Manitoba			
CN Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0.50-72.00	71.50	Ordered abandoned January 1, 1990.
CP Lac du Bonnet	Molson-Lac du Bonnet 43.6-65.7	22.1	Application received December 13, 1989.
CN Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct. 33.60-37.79	4.19	Abandonment authorized contingent upon construction of connection.
CN Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany 0.00-11.90	11.90	Abandonment authorized contingent upon construction of connection.
Saskatchewan			
CN Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer 39.37-85.00	45.63	Ordered continued. To be reconsidered by August, 1990.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CP Coronation	Major-Compeer 22.9-43.1	20.2	Application received December 13, 1989.
CP Empress	Leader-Empress 89.9-111.0	21.1	Application received December 13, 1989.
CN Erwood	Baden-Hudson Bay 50.85-100.00	49.15	Ordered abandoned January 2, 1990.
CP Kisbey	Arcola-Stoughton 0.5-23.3	22.8	Application received December 13, 1989.
CN Preeceville	Preeceville-Kelvington 72.73-112.87	40.14	Ordered continued. To be reconsidered by July, 1990.
Alberta			
CP Sterling	Manyberries-Orion 0.0-6.0	6.0	Application received December 13, 1989.
British Columbia			
CP Boundary	Robson West-Midway 30.7-126.6 Incl. Carson & Carmi Spurs	100.3	Ordered continued. To be reconsidered by October, 1990.
CN Cowichan	Victoria 0.00-1.90	1.90	Ordered continued. To be reconsidered by April, 1990.
CN Cowichan	Victoria 0.00-1.37	1.37	Ordered continued. To be reconsidered by April, 1990.
CP Princeton (Inc. 12.3 miles of Okanagan Falls Spur off Mile 0.5)	Penticton-Spence Bridge 0.0-177.8	190.1	Application received December 13, 1989.

[1] Included in one application
[2] Included in one application
[3] Included in one application

LEGAL SERVICES

Legal Services provides legal advice to the Chairman, Members, and NTA staff.

Organized as a law office, Legal Services is headed by the General Counsel. Legal staff is composed of two Assistant General Counsel and eight lawyers. Other staff members include a para-legal, the General Counsel's administrative assistant, three secretaries and a receptionist.

Legal Services is involved in all cases before the Agency. In 1989, Legal Services actively participated in the VIA Rail pricing inquiry, numerous abandonment hearings and various special projects.

The legal work is varied. Staff lawyers provide advice on the interpretation and application of all statutes and regulations affecting the Agency's activities, and on the Agency's powers and jurisdiction. They recommend Agency actions and advise on the legal aspects of NTA decisions. Counsel assist Members and staff to evaluate and analyse applications, complaints and interventions made to the Agency. The lawyers represent the Agency at public hearings and ensure that the hearings are conducted properly. In addition, counsel represent the Agency in appeals of NTA decisions in respect to jurisdictional matters before the Federal Court of Canada and the Supreme Court of Canada.

Finally, counsel prepare legal opinions, give legal advice, review, revise or draft documents, act as counsel on ongoing cases, and participate in special projects.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

CASES DISCONTINUED IN 1989

F.J. Turner and Turn-Air Ltd. v. Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division
File: T-859-86

The plaintiff filed his statement of claim on April 3, 1986, claiming damages alleged to have resulted from Air Transport Committee (ATC) Order No. 1984-A-130, dated April 4, 1984, in which the ATC cancelled the plaintiff's air licence. Because his licence was reinstated July 26, 1985, the plaintiff alleges damages suffered during the period when he was not operating.

The plaintiff filed his Notice of Discontinuance with the Court on March 3, 1989.

CASES DECIDED IN 1989

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency and Bowater Mersey Paper Company

Federal Court of Appeal
File: A-1147-88

CN applied to abandon the operation of part of the Chester Subdivision on June 18, 1988. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) opposed the abandonment and asked for disclosure of CN confidential cost data so Bowater could make submissions before the Agency made its actual loss determination. The Agency held an oral hearing on this question and ruled on August 1, 1988 that CN had to disclose certain data to Bowater. On August 19, 1988, the Agency issued a clarification letter which corrected a mistake in the August 1 decision to make it clear that CN was to disclose all working papers except those containing unit costs.

CN applied for and received leave to appeal the Agency's August 19 letter. The appeal was heard on December 19, 1988 and the Court reserved its decision.

On the appeal, CN argued that the Agency exceeded its jurisdiction by issuing the August 19 letter because the correction was substantial and not clerical. CN also asserted that, if the Agency had jurisdiction, it breached the rules of natural justice by not hearing from CN before the correction was made. Alternatively, CN argued that the Agency abused its power by making the correction, thereby rendering the original August 1 decision unreasonable.

On January 18, 1989, the appeal was granted.

VIA Rail Canada Inc. v. National Transportation Agency & Voyageur Colonial Limited et al.

Federal Court of Appeal
File: 89-A-300

On January 19, 1989, VIA Rail Canada Inc. filed a motion for leave to appeal a National Transportation Agency decision dated December 19, 1988 which found that the fares in two VIA discount tariffs were prejudicial to the public interest.

VIA alleged that:

1. the Agency had no jurisdiction to make the report which it made;

2. the Agency erred in its construction of the concept "prejudice to the public interest" within the meaning of subsection 281(3) of the *Railway Act*;

3. the Agency exceeded its jurisdiction by escalating the investigation into an inquiry on VIA's business practices; and

4. the findings of the Agency were insupportable on the evidence taken as a whole.

On February 17, 1989 the case was heard and on March 1, 1989, the Federal Court of Appeal denied leave to appeal.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-314

On May 17, 1989, Canadian National Railway Co. filed a motion for leave to appeal National Transportation Agency Order No. 1988-R-1215 dated December 23, 1988.

This order prescribed the Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records dated January 1, 1989 for use by all railway companies subject to the jurisdiction of the National Transportation Agency.

On August 3, 1989, the Federal Court refused to grant Canadian National Railway Co. leave to appeal.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Alberta Gas Chemicals Ltd.

Federal Court of Appeal
File: A-1167-88

Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL) applied to the National Transportation Agency on July 25, 1988 under section 136 of the *National Transportation Act, 1987* to establish a competitive line rate (CLR) between AGCL and CP for methanol traffic moving from Medicine Hat, Alberta to Shelby, Montana. After consideration of pleadings, the Agency established the CLR on September 8, 1988 by Order No. 1988-R-798.

CP applied for and received leave to appeal the Agency order on November 25, 1988. CP argued that the Agency made errors in law and jurisdiction in setting the CLR in that Shelby, Montana is not the true destination for the traffic and that there is no continuous route between the origin and destination points which is operated by two or more carriers within the meaning of the CLR provisions.

By judgment dated October 25, 1989, the appeal was dismissed without costs.

CASES PENDING

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission and Canadian National Railway Co.

Federal Court of Appeal
File: A-263-85

Canadian Pacific Limited (CP Limited), the appellant, submits that the Railway Transport Committee by its Order No. R-37470 dated November 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act*. It further claims that the committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montreal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montreal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued.

Canadian National Railway Company, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985 and on March 11, CP Limited filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that *The Freight Traffic Interswitching Regulations*, 1978, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montreal East by virtue of section 93 of the *Railway Act* which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in Court.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission, Canadian Pacific Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
File: A-551-86

In this case Canadian National Railway Company (CN), by leave to appeal granted September 10, 1986, appeals from the majority decision of the Review Committee dated September 17, 1985 and reasons for the decision dated June 6, 1986. It is alleged that the committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montreal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act* (RA), and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the intent of the *National Transportation Act* (NTA, 1967) was to improve the financial viability of railway companies and, therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the RA, relating to the movement of grain and flour to eastern Canada, and section 23 of the NTA, 1967, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the RA, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP Limited, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the RA do not apply to special interswitching charges but to freight rates which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

The case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-509-86

Pursuant to leave to appeal granted July 23, 1986, CP Limited is appealing Railway Transport Committee Order No. R-39175 dated March 10, 1986, which allowed for an increase in CN's interswitching charges applying in Montreal, Quebec. The applicant alleges that the CTC erred in law in allowing these increases and in failing to find that they were precluded by:

- section 93 of the *Railway Act*;
- *Freight Traffic Interswitching Regulations*; and
- a decision of the Review Committee dated September 17, 1985.

The case has yet to be heard.

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: 86-A-332

On October 28, 1987, the applicant was granted leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-39414 dated May 28, 1986, which ordered new tolls for movements of rapeseed oil and meal. The applicant submits that the CTC exceeded its jurisdiction in ordering the filing of joint rates.

The case has not yet been heard.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-753-87

On August 28, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee dated March 4, 1987 which denied the inclusion by CN of the costs associated with the removal of the high level bridge over the Trent River in subsidy claims for the Campbellford Subdivision.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-834-87

On September 10, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the CTC Review Committee dated May 5, 1987 which dismissed an application by CN for a review of part of RTC Order No. R-39889 dated October 10, 1986.

The effect of this decision was to prevent CN from abandoning its freight operations on a branch line that also has a passenger service on it.

CN submits that the Review Committee erred in law in construing the provisions for abandoning operations on a branch line contrary to law, and in breach of established rules for statutory construction.

The appeal has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-1025-87

On September 14, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee dated June 3, 1987 which concluded that the Denison Spur is a railway within the definition of "railway" as contained in section 2 of the *Railway Act*.

CN submits that the CTC erred on a question of law or jurisdiction in coming to the above conclusion.

This case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Cargill Limited

Federal Court of Appeal
File: A-867-88

On July 28, 1988 the Court granted Canadian Pacific Limited (CP) leave to appeal Decision No. 135-R-1988 of the National Transportation Agency dated June 1, 1988 which found that the refusal by CP to route traffic

in the manner requested by Cargill Ltd. was a breach of CP's common carrier obligations.

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-346

Canadian National Railway Company (CN), by notice of motion dated September 1, 1988, seeks leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 206-R-1988 dated August 2, 1988 concerning the rescission of certain Railway Transport Committee (RTC) orders applicable on special interswitching at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario.

CN's application is based in the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency erred in concluding that, upon the coming into force of the *NTA, 1987*, and enactment of the *Railway Interswitching Regulations* as of January 1, 1988, these statutory instruments did not have the effect of superseding the non-compensatory rates prescribed pursuant to previous orders of the RTC.

- Alternatively, the Agency erred in concluding that the implementation of a compensatory level of rates for interswitching services were subject to the prior publication by the rail carrier of a tariff subject to at least 30 days prior notice before its effective date as contemplated by subsection 117(1), *NTA, 1987*.

- The application for leave to appeal raises important questions of law and jurisdiction with respect to the interpretation of the recently-enacted *National Transportation Act, 1987* and the consequent powers of the National Transportation Agency.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-355

Canadian National Railway Company (CN), by notice of motion dated September 16, 1988, seeks leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 269-R-1988, dated August 17, 1988 which found that the Domtar facility at Donnacona, Quebec was reasonably close to the CN/CP interchange at Allenby, Quebec and should be deemed to be within the interswitching limits pursuant to section 152 of the *NTA, 1987*.

CN's application is based on the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency did not have any evidence to support its conclusion.

- There was a breach of the rules of natural justice in that staff conducted a private meeting and had conversations with Domtar without giving CN an opportunity to comment.

- The Agency erred in interpreting subsection 152(3) of the *NTA, 1987* by computing distance on a radial basis rather than the track distance.

- The Agency erred in finding the interchange to be reasonably close.

The case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. and Canada Malting Co. Limited

Federal Court of Appeal
File: A-89-81

The Agency decided on October 7, 1988 that item 2135 of CP Tariff 6200 containing storage charges applicable to grain, crops and products on CP Rail tracks in British Columbia did not constitute charges for the actual movement of the grain and were therefore outside the *Western Grain Transportation Act* and lawful. However, this decision only applied to Canadian Pacific Limited owned equipment and not for products destined offshore.

CP Limited was granted leave to appeal on February 20, 1989. Since that time, cross-appeals have been filed by Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd. and Canada Malting Co. Limited.

The case is still pending.

Westwind Aviation Corporation carrying on business as "Air West" v. National Transportation Agency and Perimeter Airlines (Inland) Ltd.

Federal Court of Appeal
File: 89-A-313

On April 3, 1989, Air West filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 105-A-1989 dated March 3, 1989 which denied an application by Air West for an exemption of the route protection condition of Licence No. ATC 3762/84(C) to permit it to operate charter flights between points named under Perimeter Airlines (Inland) Ltd.'s class 2 Licence No. 882558.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Minister of Transportation and Public Works of P.E.I. v. Canadian National Railway Co. and National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-328

On August 7, 1989, the Minister of Transportation and Public Works of P.E.I. filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 348-R-1989 and Order No. 1989-R-180 in relation to the abandonment by Canadian National Railway Co. of eight lines of railway used in or to serve P.E.I.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

ACE - Atlantic Container Express Inc. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-329

On October 11, 1989, ACE filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decisions dated September 13 and October 3, 1989 in which the Agency ruled that ACE was not entitled to full disclosure of confidential information concerned with a complaint made by ACE pursuant to sections 35 and 113 of the *National Transportation Act, 1987*.

ACE had complained that certain rates to Newfoundland and the Maritimes were not in accordance with the Terms of Union and were not compensatory. ACE claims that in order for it to participate meaningfully in the proceedings, it must have access to all of the confidential information.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Forest City Trading Group, Inc. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-342

On October 12, 1989, Forest City Trading Group, Inc. filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 456-R-1989 which denied relief pursuant to sections 59, 60 and 147 of the *National Transportation Act, 1987* with respect to certain alleged confidential contractual rebates on lumber movements.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Her Majesty's Attorney General for Newfoundland v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-381

On October 26, 1989, Her Majesty's Attorney General for Newfoundland filed an application for leave to appeal the National Transportation Agency's decision to hold a public hearing into the question of how term 32(2) of the Terms of Union is to be applied.

This decision was made with respect to a complaint made to the Agency that certain rates to Newfoundland are not in accordance with the Terms of Union.

Newfoundland claims that the Agency has no jurisdiction to hold the hearing.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-336

On December 14, 1989, Canadian Pacific Limited filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 570-R-1989 dated November 15, 1989.

This decision ordered the railway companies to file a submission on productivity savings for Agency consideration in the calculation of 1988 base year costs as required by section 38 of the *Western Grain Transportation Act*.

The applicant claims that the Agency erred in law and exceeded its jurisdiction by misinterpreting subsection

38(1) and paragraph 38(2)(a) of the *Western Grain Transportation Act*.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Canadian National Railway Company v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-337

On December 14, 1989, Canadian National Railway Company filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 570-R-1989 dated November 15, 1989.

This decision ordered the railway companies to file a submission on productivity savings for Agency consideration in the calculation of 1988 base year costs as required by section 38 of the *Western Grain Transportation Act*.

The applicant claims that the Agency erred on questions of law and jurisdiction by misinterpreting subsections 38(1) and 38(2) of the *Western Grain Transportation Act*.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Alberta Gas Chemicals Ltd.

Supreme Court of Canada
File: 21742

On December 21, 1989, Canadian Pacific Limited filed an application for leave to appeal Federal Court judgment pronounced on October 25, 1989 which dismissed Canadian Pacific Limited's appeal of an Agency decision establishing a competitive line rate for the transportation of methanol from Medicine Hat, Alberta to the U.S. border.

The application for leave was made on the following grounds:

1. The questions involved in the proposed appeal are of public importance that ought to be decided by the Supreme Court of Canada.

2. The Federal Court of Appeal erred in law in deciding that the *National Transportation Act, 1987* authorizes the Respondent to establish a competitive line rate when there is no competitive line.

3. The Federal Court of Appeal erred in law in its interpretation of the word "destination".

The application for leave to appeal has yet to be heard.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and CSP Foods Ltd.

Federal Court of Appeal
File: 89-A-338

On December 22, 1989, Canadian Pacific Limited filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 596-R-1989 dated November 24, 1989 which ordered Canadian Pacific Limited to issue a tariff as requested in an application by CSP Foods Ltd.

CSP Foods Ltd.'s application to the Agency requested that the Agency order CP Limited to publish rates for the movement of canola oil and meal from Altona and Harrowby, Manitoba and Nipawin, Saskatchewan to Winnipeg, Manitoba for furtherance to destinations in the United States.

The applicant's grounds for the application are that the Agency erred as a matter of law or of jurisdiction in finding that subsection 115(1) of the *National Transportation Act, 1987* requires the applicant to issue a tariff in respect of the transportation of traffic which is to move over a continuous route, portions of which are operated by two or more railway companies (through traffic), as contemplated by sections 129 to 133 of the Act.

The motion for leave to appeal has yet to be heard.

CORPORATE MANAGEMENT AND REGIONAL OPERATIONS BRANCH

CORPORATE MANAGEMENT

The Branch provides a complete range of management and administrative services to support Agency operations. The Branch coordinates the development and operation of the NTA's management processes and related information systems; provides comprehensive financial and general administrative services in support of NTA programs in compliance with government administrative policies; and develops and maintains effective public relations on behalf of the Agency.

The **Financial Services Directorate** develops and implements the NTA's strategic planning and resource management processes, and develops and implements financial administration policies, programs and systems.

The **Administrative Services Directorate** provides services and implements systems for materiel management, accommodation, records management, telecommunications, security, forms and manuals control, contract administration and other administrative functions. In addition, the Directorate is responsible for library services.

The **Informatics Services Directorate** develops and implements policies and plans governing electronic data processing (EDP)-based information management in the NTA; develops EDP systems in response to the operational and administrative needs of the NTA; and provides advice on the application of EDP technology to NTA operations.

The **Communications Services Directorate** provides information to the public and the news media on Agency decisions and orders, as well as on its responsibilities; provides a full range of communication services to the Chairman, Members and staff of the NTA.

The **Internal Audit Directorate** is responsible for a comprehensive internal audit program, aimed at providing the Chairman and senior management of the NTA with an independent assessment of and recommendations on the efficiency, economy and effectiveness of management policies and practices, and on compliance with the NTA's legislative mandate and central agency directives.

REGIONAL OPERATIONS

Pacific Region
Suite 1836, Royal Centre
1055 West Georgia Street
Vancouver, British Columbia V6E 3P3
Tel: (604) 666-2050
Fax: (604) 666-3377

Northern Region
Suite 304, Mezzanine Level
Air Terminal Building
Whitehorse Airport
Whitehorse, Yukon Y1A 3E4
Tel: (403) 668-4453
Fax: (403) 668-7954

Western Region
Third Floor
350 Third Avenue North
Saskatoon, Saskatchewan S7K 6G7
Tel: (306) 975-5201
Fax: (306) 975-5206

Ontario Region
28 North Cumberland Street
Thunder Bay, Ontario P7A 4K9
Tel: (807) 345-3534
Fax: (807) 345-8045

Quebec Region
7th Floor
Dominion Public Building
685 Cathcart Street
Montreal, Quebec H3B 1M7
Tel: (514) 283-7620
Fax: (514) 283-9702

Atlantic Region
Assumption Place
770 Main Street
Moncton, New Brunswick E1C 9L5
Tel: (506) 857-7444
Fax: (506) 857-7105

Under section 20 of the *National Transportation Act, 1987*, the Agency is empowered to establish regional offices outside of the National Capital Region with one to be located in Atlantic Canada and one in the West. To make its services accessible and responsive to transportation users throughout Canada, the Agency has decided to have regional offices in the following locations: the North (Whitehorse); the Pacific (Vancouver); the West (Saskatoon); Ontario (Thunder Bay); Quebec (Montreal); and the Atlantic (Moncton).

This following section describes the 1989 activities of the offices in Atlantic and Western Canada, both of which were established in 1988. There are no individual reports on the other offices in Montreal, Thunder Bay, Vancouver and Whitehorse since they only became operational during the year.

Atlantic Regional Office

The Atlantic Canada office opened in June 1988. The regional office, for the most part, is designed to be a "microcosm" of the activities administered by headquarters staff currently located in Hull. The four program areas for which the Atlantic Canada office has responsibility in respect of local matters are as follows:

- **Dispute Resolution:** assists in resolving economic disputes between carriers and users of transportation services in the interests of efficiency and utility in the Atlantic Region. It also has responsibilities for monitoring the effects of economic concentration in the marketplace, including mergers and acquisitions, as well as processing applications related to rail infrastructure.

- **Rail Rationalization:** involves assessing rail passenger and branch line rationalization issues, including assisting with public hearings on line abandonments and in the drafting of related Agency decisions and orders.

- **Market Entry and Analysis:** provides three main functions: the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit; preparation of advice with respect to the negotiation and implementation of international agreements as they may pertain to Atlantic Canada; and, assisting with annual reviews to measure the specific effects of the new *National Transportation Act, 1987*.

- **Rate Based Subsidies:** includes the administration of freight rate subsidy programs applicable to the region. The Atlantic regional office administers two such programs: the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Annual subsidies disbursed under these two Acts amount to $80.7 million. The Branch supplements desk audit functions with field audits in Atlantic Canada to verify claims made under the subsidy programs and arranges for subsidy payments to over 8,000 certified claimants under these programs.

Transition

During the past year, the regional office firmly established its presence in Moncton. In addition to the regional Member, the office has 45 employees, most of whom are involved with the rate-based subsidy programs.

Accomplishments

In line with its subsidy administration functions, 12,479 claims under MFRA/ARFAA had been processed by the end of November 1989, and 60 field audits had been conducted by the office's audit team throughout the programs' "select territory", which includes all territory to the east of the city of Lévis and south of the St. Lawrence River. In the course of the past year, the office has been active in 12 air enforcement cases, has participated actively in seven branch line abandonment cases in Atlantic Canada, and in a number of important rail infrastructure dispute resolution cases.

The Atlantic regional office is looking forward to technological changes which will be brought about by the computerization of its subsidy administration and line function activities.

Western Regional Office

During 1989, the Western Regional office in Saskatoon continued to carry out local administration of the three major program areas which are the responsibility of the National Transportation Agency: transportation subsidies, dispute resolution, and market entry and analysis.

Transportation Subsidies: This function provides regional input into the activities concerned with rail rationalization, cost-based and rate-based subsidies, and financial analysis.

During the year regional staff participated in the processing of a number of rail abandonment applications, which included responses to interventions, general correspondence, and the

preparation of draft orders and decisions. Regional staff are responsible for conducting internal verification audits of grain moved under the *Western Grain Transportation Act*, resulting in extensive contacts and visits with various shippers across Western Canada during 1989. As well, grain-related investment plans of both railways were analysed on behalf of headquarters. Regional staff participated in the WGTA quadrennial costing review sessions held throughout the year. Regional staff supervised the monitoring of expenditures by railway companies with respect to grain-dependent branch lines pursuant to the WGTA.

Dispute Resolution: This function assists in resolving economic and infrastructure disputes between carriers and users of transportation services.

Regional staff conducted a formal Inquiry under the *National Transportation Act, 1987* involving the relocation of CN yard facilities in the downtown core of Edmonton, Alberta. The regional office handled the federal regulatory inspection and approval process for a new railway line into a major new pulp and paper mill at Peace River, Alberta. The regional office continued to monitor the progress being made towards fulfilment of a major rail relocation project in Regina, Saskatchewan. Important projects involving rationalization of passenger train services and facilities in Northern Ontario, Northern Alberta, and Northern British Columbia were also completed.

A number of shippers brought forward substantial complaints about the adequacy of intermodal facilities and the lack of appropriate interchange facilities in Saskatchewan. In addition, shippers asked for advice or interpretations of various rail tariff provisions. Regional staff provided assistance to headquarters with respect to a formal Inquiry into complaints involving the adequacy of rail flat-car services in Northern Manitoba.

The rail infrastructure program completed a transition from a safety-based program (transferred to Transport Canada) to one that is focused on matters of public convenience and cost sharing between affected parties. In conjunction with this transition, major responsibilities for the discharge of this program in Western Canada were transferred to the regional office. A total of 233 applications and other regulatory approvals were also handled by the regional office during the year.

Finally, 70 cases in the air/marine area were resolved by regional staff. Disputes involved international and domestic passenger and cargo carriage. Information concerning the nature of disputes involving air transport carriers is provided to the Industry Monitoring group at headquarters for use in conjunction with statutory reviews mandated by the *National Transportation Act, 1987*. In the area of transportation services for persons with disabilities, the regional office investigated and resolved issues concerning airport facilities and a pedestrian rail crossing.

Market Entry and Analysis: In the region, this involves the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit, preparation of advice with respect to the negotiation and implementation of international agreements as they may pertain to Western Canada, and annual reviews to measure specific effects of the new legislation.

Regional staff received and processed the following applications: 39 for southern Canadian air licences, 112 for Class 4 (charter) air licences, seven for temporary air authorities, and 43 for Class 9-4 international air charter licences.

In the area of annual reviews, consultations were held with the Saskatchewan government and various federal government departments in Western Canada concerning the effects of the new legislation. Meetings were held with the users of the Lake Athabasca barge system and with certain motor carriers operating in Saskatchewan. Meetings were also held with representatives of various northern communities to discuss the impact of the new regulations on local air service. Liaison was also maintained, in cooperation with regional Dispute Resolution staff, with air and rail carriers in order to obtain and report on the effects of transport regulatory reform on both the consumers and providers of transportation services in Western Canada.

TABLE 1

ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAMS PAYMENTS CERTIFIED, 1989

	Amount Certified[1] 1988			Amount Certified[1] 1989		
	Rail	**Truck**	**Water**	**Rail**	**Truck**	**Water**
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	13.3	–	–	6.0	–	–
Intra	–	–	–	–	–	–
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	–	23.0	–	–	21.2	–
Section 6 (Selective Westbound)	3.8	8.1	–	2.2	7.7	–
Section 6 (Selective Intra)	7.6	40.1	0.8	4.9	38.2	0.6
Total for Program	**24.7**	**71.2**	**0.8**	**13.1**	**67.1**	**0.6**
Total of Claims Accepted for Audit	**156**	**13,971**	**34**	**113**	**14,406**	**21**
Number of Claims Processed	**150**	**14,262**	**37**	**77**	**13,222**	**30**

(1) Millions of dollars

HUMAN RESOURCES BRANCH

The Human Resources Branch provides a complete range of human resources services to support Agency operations.

The Branch develops and implements strategic human resources policies, plans and programs as an essential component of the Agency's long-term policy, planning, and program development process. In addition the Branch provides advice, assistance and services to NTA management. The Branch is divided into the Compensation and Employee Relations Directorate and the Resourcing Programs Directorate.

The **Compensation and Employee Relations Directorate** administers the position classification, organization analysis and language identification programs including classification audit, monitoring and review, and classification grievances. The Directorate also administers the employee relations, pay and benefits, and other related programs such as occupational health and safety and conflict of interest.

The **Resourcing Programs Directorate** administers human resources planning, recruitment, selection and work force adjustment, training and development, official languages program and training, employment equity and various management category programs. The Directorate is also responsible for the administration of the employee assistance and the performance review and employee appraisal programs.

Rapport annuel 1989

Rapport annuel de l'Office national des transports du Canada 1989

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990
N° de catalogue TW1-1/1989
ISBN 0-662-57149-5

Imprimé au Canada

Président
Office national des transports
du Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada

L'honorable Doug Lewis, c.p., F.C.A., c.r., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 66 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le deuxième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1989.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Erik Nielsen

Erik Nielsen

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

« ... la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions ... »

Paragraphe 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

PRÉSIDENT

L'honorable Erik Nielsen

VICE-PRÉSIDENT

Micheline Beaudry

MEMBRES

Craig S. Dickson	Nicolle Forget	Marcel Lambert*	Jim D. Mutch
Ed O'Brien	Keith Penner	Kenneth Ritter	Ed Weinberg

HAUTE DIRECTION

L'honorable Erik Nielsen,
Premier dirigeant

Keith Thompson,
Directeur exécutif

Suzanne Clément,
Secrétaire

Amelita Armit,
Directeur général,
Direction générale du règlement des différends

Gavin Currie,
Directeur général,
Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché

Mike Parry,
Directeur général,
Direction générale des subventions au transport

André Poulin,
Directeur général,
Direction générale des ressources humaines

Doug Rimmer,
Directeur général,
Direction générale de l'administration centrale et des activités régionales

Marie-Paule Scott,
Avocat général,
Direction générale des services juridiques

* membre temporaire

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

MEMBRES 13

SECRÉTARIAT 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS 19

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ 25

ENQUÊTES SUR LES CHEMINS DE FER ET LES PRODUCTODUCS 33

SUBVENTIONS AU TRANSPORT 41

SERVICES INTERNES

- Services juridiques 55
- Administration centrale et activités régionales 63
- Ressources humaines 73

INTRODUCTION

Voici le deuxième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada (ONT) qui a été créé le 1er janvier 1988 par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. L'ONT succède à la Commission canadienne des transports constituée en 1967 en tant qu'organisme fédéral de réglementation des transports.

Le principe directeur de la nouvelle loi sur les transports prône une intervention moindre de l'État pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entreprise. Dorénavant, les transports seront régis davantage par les forces du marché, grâce à l'allégement de la réglementation économique. Le nouvel organisme a une vocation toute particulière en matière de règlement des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

MISSION

Toutes les activités de l'ONT tendent vers l'ultime objectif d'appuyer la mise en application de la politique nationale sur les transports au moyen de la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport de compétence fédérale, ainsi que par l'enquête sur les accidents de chemin de fer et de productoduc.

STRUCTURE

L'ONT s'est doté d'une structure fonctionnelle adaptée au nouveau cadre réglementaire concordant avec sa vocation multi-modale et ses objectifs de mise en valeur des forces du marché.

Membres

Selon la Loi, l'ONT est composé d'un président, d'un vice-président et d'au plus sept autres membres permanents, tous choisis par le gouverneur en conseil. Ce dernier peut aussi nommer jusqu'à six membres temporaires. Le président est le premier dirigeant de l'ONT et, à ce titre, il assure le contrôle des travaux des membres et du personnel.

Les membres prennent toutes les décisions de l'ONT.

Effectif

Le personnel de l'ONT fournit aide et conseil aux membres de l'ONT. Le directeur exécutif, sous l'autorité du président, est l'administrateur en chef de l'ONT et de son personnel.

Directions générales

L'ONT comprend six directions générales et un secrétariat.

- La **Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché** a la responsabilité de délivrer des licences aux transporteurs aériens canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, des licences aux transporteurs aériens canadiens pour l'exploitation de services internationaux, et des licences pour l'exploitation de services d'approvisionnement par eau dans le Nord. De plus, elle délivre aux chemins de fer des certificats d'utilité et de nécessité publiques. Elle doit également déterminer quelles sont les activités de cabotage qui doivent être dispensées. En outre, cette direction examine les répercussions économiques de la réforme de la réglementation et participe à la négociation d'accords aériens internationaux. Les bureaux des agents d'enquête chargés du contrôle de l'application des règlements et des conditions inhérentes aux licences, sont situés à Vancouver, Whitehorse, Thunder Bay, Toronto, Montréal et Moncton.

- La **Direction générale du règlement des différends** offre des services pour faciliter le règlement des différends relatifs aux tarifs et conditions de transport relevant de la compétence de l'Office et survenant entre transporteurs et expéditeurs ou voyageurs : enquêtes formelles et informelles, dispositions visant la concurrence dans l'accessibilité au réseau ferroviaire (prix de ligne concurrentiels et interconnexion), médiation et arbitrage. Elle est également responsable des programmes d'infrastructure ferroviaire, des projets d'acquisition et de fusion des grandes compagnies de transport canadiennes, des tarifs de pilotage, de la réglementation des tarifs aériens internationaux et des tarifs de transport maritime dans le Nord, de l'administration de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* et de la réglementation des installations de transport, de l'équipement et des services destinés aux voyageurs canadiens atteints de déficience.

- La **Direction générale des subventions au transport** est chargée de l'administration des programmes de subvention et du calcul des taux applicables afin de déterminer le niveau de compensation équitable pour les divers services fournis par les compagnies de transport admissibles. Elle analyse également les demandes des compagnies ferroviaires qui veulent rationaliser leur réseau et vérifie les investissements des compagnies ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest.

- La **Direction générale des services juridiques** donne des avis juridiques aux membres et au personnel de l'Office. Elle représente l'Office aux réunions, aux conférences, aux audiences publiques, aux enquêtes et, au besoin, aux instances devant la Cour fédérale et la Cour suprême.

- La **Direction générale de l'administration centrale et des activités régionales** est chargée de concevoir et de mettre en œuvre les procédures de gestion de l'Office, ainsi que les systèmes d'information qui s'y rattachent. Elle est également responsable de la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs, des services d'informatique, de gestion des documents, de finance, d'administration, de vérification interne et de communication, ceci afin que les objectifs reliés aux programmes de l'Office soient atteints. Elle coordonne l'administration des programmes, et assure un lien fonctionnel avec les bureaux régionaux. (Nota : Les activités de la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs qui ont eu cours en 1989, sont relatées dans un chapitre distinct. La direction est constituée comme une entité autonome et ce, en prévision de son transfert au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, lorsque la Loi l'autorisant sera proclamée).

- La **Direction générale des ressources humaines** est chargée d'élaborer et d'appliquer les politiques, les systèmes et les programmes de gestion du personnel et de langues officielles destinés à appuyer l'ONT dans l'atteinte des objectifs fixés par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Elle veille également à ce que les principes de gestion des ressources humaines soient conformes aux politiques établies par les organismes centraux.

- Le **Secrétariat** a la responsabilité de consigner les arrêtés et les décisions de l'Office, de réviser et d'émettre les décisions, les arrêtés, les rapports et les avis de l'Office, de rédiger les règlements et de les faire approuver conformément à la politique établie du gouvernement. Il voit également à la planification des réunions de l'Office, au maintien de la liaison parlementaire de même qu'à l'administration des audiences publiques et des enquêtes. Il coordonne tous les services de traduction, de même que la correspondance ministérielle et celle de la haute direction.

FAITS SAILLANTS DE 1989

Premier examen annuel de la nouvelle loi sur les transports

Le premier examen annuel de l'ONT, en conformité avec l'article 267 de la *LTN 1987*, a été déposé au Parlement en juin. Cet examen, s'appuyant sur les données fournies par le gouvernement et l'industrie ainsi que sur un vaste programme d'enquêtes, a conclu que la première année de la réforme de la réglementation s'est soldée par des effets positifs sur la performance et le potentiel de l'industrie.

Déplacement d'une ligne de chemin de fer à Edmonton

En juillet, l'ONT a autorisé CN à déplacer une partie de ses voies ferrées à Edmonton afin de céder, pour la construction d'une institution postsecondaire dans le centre-ville, des terrains lui appartenant. Cette décision de l'ONT fait suite à une enquête effectuée par le bureau régional de l'Ouest, laquelle a tenu compte de mémoires et de propos entendus le 31 mai à Edmonton.

Décision de la Cour fédérale sur un prix de ligne concurrentiel

En octobre, la Cour fédérale a rejeté une demande d'appel de CP relativement à une décision de l'ONT établissant un prix de ligne concurrentiel pour le transport de méthanol entre Medicine Hat (Alberta) et la frontière américaine. En décembre, CP a demandé à la Cour suprême du Canada d'interjeter appel de la décision de la Cour fédérale.

Coûts de transport du grain de l'Ouest

En novembre, l'ONT a décidé qu'il considérerait les gains connus et mesurables de productivité ferroviaire pour déterminer les coûts de l'année de référence, aux termes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. La Loi requiert que l'Office détermine, tous les quatre ans, les coûts de l'année de référence. Dans le cadre de l'examen quadriennal en cours, la question de la compétence de l'ONT à déterminer ces coûts non récurrents a été soulevée. En août, l'ONT a tenu une audience publique à Hull (Québec), en vue de donner aux parties intéressées l'occasion d'exprimer leur point de vue sur les éléments de coût que l'Office devrait prendre en considération relativement aux gains de productivité et à d'autres types d'économies, lors du calcul des coûts de l'année de référence.

Les deux compagnies de chemin de fer touchées, en l'occurrence CN et CP, ont fait appel de la décision en Cour fédérale.

Rejet d'une proposition de transfert d'une compagnie ferroviaire

En décembre, l'ONT a rejeté une deuxième requête d'Algoma Central Railway de céder sa division ferroviaire à une société distincte propriétaire à part entière. L'ONT a statué que le transfert proposé irait à l'encontre de l'intérêt public. Bien que ce transfert aurait présenté des avantages indubitables pour Algoma Central Railway, l'Office a jugé que les employés et usagers des services de chemins de fer de même que la région desservie par Algoma n'en auraient pas bénéficié. Selon l'ONT, les risques associés à un tel projet ne sauraient être compensés par les perspectives de gains envisagés pour Algoma Central Railway.

Acquisition de Wardair

L'ONT a examiné le projet d'acquisition de Wardair Inc. par PWA Corporation et statué qu'il n'était pas contraire à l'intérêt public. L'Office a par ailleurs conclu que le rejet du projet d'acquisition aurait précipité la faillite de Wardair, ce qui n'aurait pas été dans l'intérêt, ni du public voyageur, ni des employés de cette compagnie. Ces considérations ont prévalu sur la diminution de la concurrence que cette acquisition aurait pu entraîner.

Contrôle canadien - Industrie du transport aérien

Au début de décembre, l'ONT a résilié la licence d'exploitation de Minerve Canada à compter du 31 décembre 1989, étant donné que cette société était contrôlée de fait par le transporteur aérien français Minerve S.A. Plus tard au cours du mois, l'ONT a accordé un sursis de 90 jours à l'annulation de sa licence, pour lui donner le temps de se conformer aux exigences de la loi. Cependant, l'ONT a décidé que la suspension de la licence serait maintenue jusqu'à ce que le transporteur ait satisfait à toutes les exigences de la loi. Les dispositions légales se rapportant au contrôle canadien sont essentielles au maintien d'une saine industrie du transport aérien au Canada.

Rationalisation des réseaux ferroviaires

L'ONT a rendu des décisions relativement à 5,1 p. cent du réseau de CN et à 5 p. cent du réseau de CP. CN a été autorisé à abandonner 4 p. cent de son réseau en 1989 et 1 p. cent en 1990 (l'Office a ordonné le maintien de 0,1 p. cent). L'ONT a autorisé CP à abandonner 3,5 p. cent de son réseau au cours de l'année 1989 et 1,5 p. cent au cours de l'année 1990 (l'Office n'a ordonné le maintien d'aucune ligne). La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* fixe la limite maximale d'abandon de lignes à 4 p. cent de l'ensemble du réseau d'une compagnie de chemin de fer.

Les audiences publiques organisées dans le but de donner aux parties intéressées l'occasion d'exprimer leur point de vue relativement aux projets d'abandon de lignes, ont été convoquées aux lieux et dates suivants :

Lieu	Date	Projet d'abandon
Bridgetown (N.-É.)	5-6 avril	140 milles de lignes de CP en Nouvelle-Écosse
Charlottetown, Summerside, (Î.P.-É.)	24-27 avril	Sept embranchements de CN dans l'Î.P.-É. (173,16 milles) et une ligne dans l'Î.P.-É. et au Nouveau-Brunswick (97,24 milles).
Bridgewater (N.-É.)	18-22 juillet	77,02 milles en Nouvelle-Écosse
Chibougamau, Rouyn-Noranda, Val-d'Or (Qué.)	28 février au 2 mars 12-15 juin	97,34 milles de lignes de CN au Québec

Subventions au transport ferroviaire

En 1989, l'ONT a injecté 711,1 millions de dollars dans le réseau ferroviaire canadien. Ces fonds ont été répartis comme suit :

- 568,3 millions de dollars en vue d'abaisser le coût du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs canadiens;
- 22,3 millions de dollars pour compenser les pertes encourues par le maintien, à titre de service public, des lignes non rentables;
- 33,8 millions de dollars pour subventionner le transport vers l'Est du grain et de la farine en vue de leur exportation;
- 6 millions de dollars pour couvrir les pertes encourues par les services de trains de voyageurs autres que VIA;
- 80,7 millions de dollars pour le programme de transport des marchandises dans les provinces maritimes et celui des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

Barème de 1989-1990

Au printemps de 1989, le barème annuel du transport du grain de l'Ouest par chemin de fer, pour la campagne agricole 1989-1990, a été établi. Ce barème, qui doit demeurer en vigueur du 1er août 1989 au 31 juillet 1990, fixe les prix de transport ferroviaire exigés des producteurs canadiens ainsi que la quote-part du gouvernement du Canada.

Enquête sur les accidents ferroviaires

En 1989, sur les 1 294 accidents et incidents rapportés, la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs a mené des enquêtes préliminaires sur 804 accidents et incidents ferroviaires et 68 enquêtes officielles conformément à l'article 229 de la *Loi sur les chemins de fer.*

Enquête sur la politique d'établissement des prix de VIA

L'Office a mené une enquête sur la politique d'établissement des prix de VIA et son incidence sur la concurrence des autres modes de transport. L'enquête a été suspendue à la suite d'une décision gouvernementale relative à VIA.

Règlement sur la responsabilité

L'Office élabore en ce moment des règlements sur la responsabilité des transporteurs dans les situations où les expéditeurs et les transporteurs ne parviennent pas à s'entendre sur la définition du concept de responsabilité. Ces règlements remplaceront l'arrêté général T-5 qui définissait les termes et conditions reliés au transport ainsi que les limites de la responsabilité des transporteurs.

Décision sur la demande d'interconnexion de Celgar

En cours d'année, l'Office a examiné une requête de Celgar Ltd. demandant que son usine située à Kraft (Colombie-Britannique) soit considérée à l'intérieur de la zone d'interconnexion de 30 kilomètres d'un raccord entre la ligne de CP et la ligne de Burlington Northern Railroad à Nelson (Colombie-Britannique). L'Office a statué que l'usine de Nelson, en Colombie-Britannique, ne répondait pas à la définition de la loi concernant l'interconnexion. La demande a donc été rejetée.

Règlements sur le transport des voyageurs atteints de déficience

L'Office procède à l'élaboration des règlements destinés à faciliter le transport des personnes atteintes de déficience. Ces règlements renfermeront aussi des dispositions concernant les personnes qui les accompagnent.

Répartition des coûts pour les croisements étagés

Le personnel de l'Office a complété son examen des règlements afférents à la répartition des coûts des croisements étagés ferroviaires/routiers qui n'avaient pas été mis à jour. L'ONT a distribué l'ébauche d'un projet de lignes directrices à plus de 800 personnes afin d'obtenir leurs commentaires.

Systèmes informatisés de réservation

Le ministre des Transports a demandé à l'Office de participer à un groupe de travail chargé de formuler une politique régissant les systèmes informatisés de réservation des transporteurs aériens au Canada. Une fois cette politique établie, l'Office sera responsable de l'élaboration de nouveaux règlements et de leur application.

Dépôt électronique des tarifs

Les ordinateurs de l'Office ont été raccordés à la banque de données d'une entreprise de publication de tarifs située à Washington (D.C.) en prévision d'un projet pilote au cours duquel l'Office évaluera l'élimination du dépôt sur imprimé de certains tarifs de services aériens internationaux.

Accords de coopération entre lignes aériennes

Les lignes aériennes internationales régulières ont recours à différents moyens pour répondre à la demande du marché et pour maintenir un service aérien économiquement viable. En 1989, les arrangements de places bloquées conclus entre deux lignes aériennes détenant une licence d'exploitation entre leurs pays d'origine respectifs, se sont avérés un mécanisme d'usage courant. Selon ce type d'entente, les deux lignes aériennes peuvent réserver des sièges sur l'autre ligne, comme s'il s'agissait de leur propre service. L'ONT a autorisé de telles ententes en imposant cependant certaines conditions. L'émetteur du billet doit notamment s'assurer que le consommateur sache bien sur quelle ligne il voyagera et quelle ligne a la responsabilité commerciale de son vol.

Activités internationales

L'Office agit comme autorité en matière de réglementation économique du transport aérien international au Canada. À ce titre, il participe activement aux négociations bilatérales avec d'autres pays. Il a participé à la 27e Session de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Montréal. L'OACI est le seul organisme des Nations unies dont le siège se trouve au Canada. Les activités des représentants de l'ONT faisant partie de la délégation canadienne à l'Assemblée se sont déroulées principalement au sein de la Commission économique. Ils ont contribué aux travaux de la Commission sur certaines questions telles que les systèmes informatisés de réservation, la banque de données sur les accords bilatéraux de services aériens, l'accroissement de l'efficacité et de l'utilité de la recherche et des études économiques de l'OACI et les aspects commerciaux des services de transport aérien.

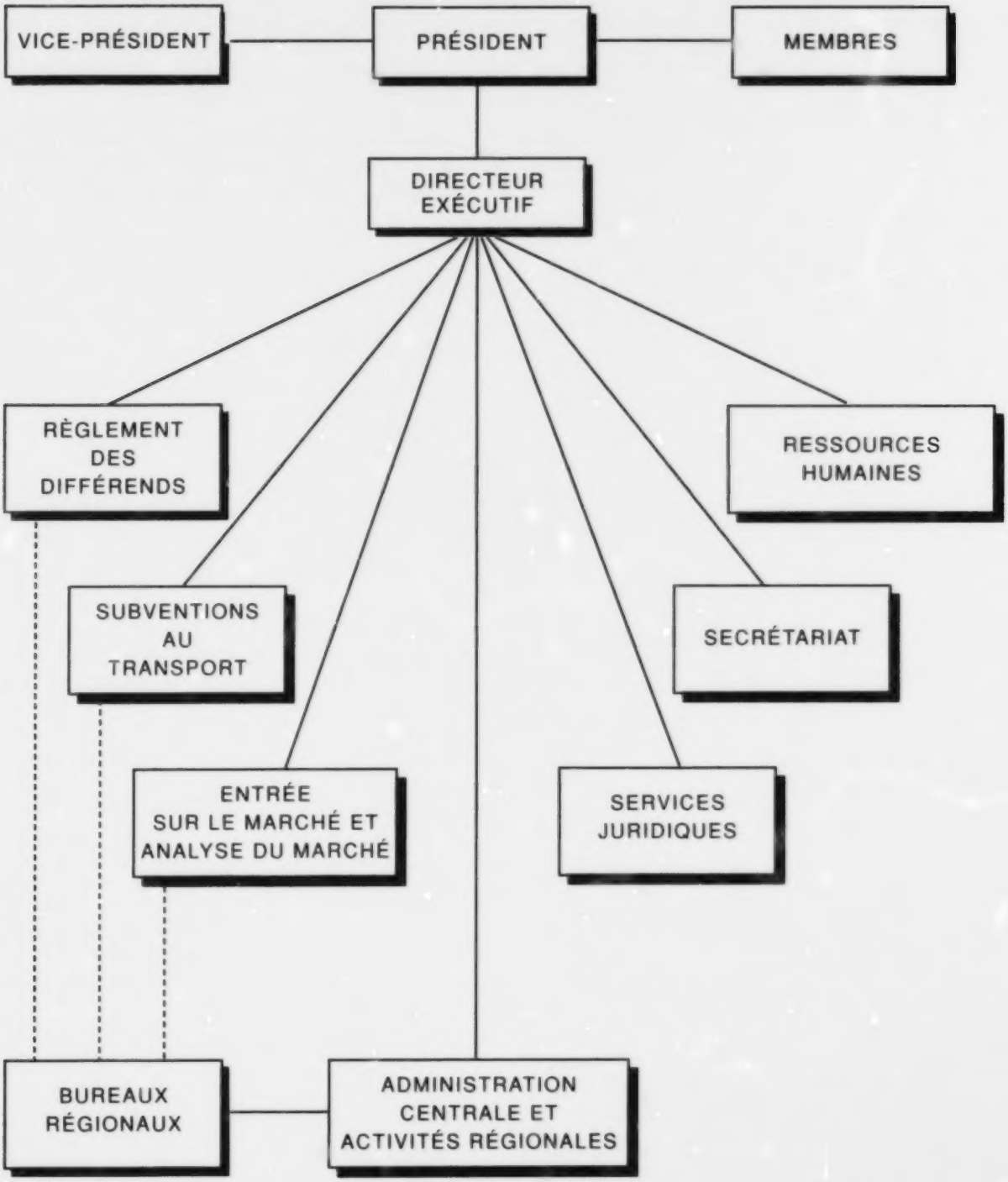
STRUCTURE RÉGIONALE

- En mars 1989, l'ONT a annoncé qu'il établirait des bureaux dans toutes les régions du Canada en plus des bureaux déjà existants de l'Atlantique à Moncton et de l'Ouest à Saskatoon, créés en 1988. Viennent s'ajouter les bureaux du Nord à Whitehorse, du Pacifique à Vancouver, de l'Ontario à Thunder Bay et celui du Québec à Montréal.

- Kenneth Ritter a été nommé, en avril dernier, membre de l'ONT par le gouverneur en conseil.

- En juin, l'ONT a annoncé la nomination de membres résidants dans les bureaux régionaux du Québec, de l'Ontario et de l'Ouest. Il s'agissait de Nicolle Forget pour le bureau du Québec, de Keith Penner pour celui de l'Ontario et de Kenneth Ritter pour celui de l'Ouest. Craig S. Dickson est membre résidant du bureau régional de l'Atlantique depuis sa création en 1988.

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA
ORGANIGRAMME



OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

FONCTIONS

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

- Médiation et prévention des différends
- Arbitrage
- Accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels
  - -L'interconnexion
  - -L'établissement de prix de ligne concurrentiels
  - -Les droits de connexion et d'exploitation
- Contrats confidentiels et dépôt des tarifs
- Programme de l'infrastructure ferroviaire
- Plaintes et enquêtes sur les tarifs et les services
  - -Chemin de fer
  - -Transports aériens et maritimes
- Fusions et acquisitions
- Administration de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime
- Tarifs aériens internationaux
- Services de transport pour les personnes handicapées

SUBVENTIONS AU TRANSPORT

- Prix et versements - Grain de l'Ouest
- Paiements pour le transport vers l'Est
- Rationalisation du réseau ferroviaire
- Vérification des investissements dans le transport du grain de l'Ouest
- Embranchements et paiements aux services de transport ferroviaire de passagers
- Frais facturés à VIA Rail par CN et CP
- Tarifs dérivés du colza Canola
- Enlèvement de gares

ADMINISTRATION CENTRALE ET ACTIVITÉS RÉGIONALES

- Services de gestion interne
- Activités régionales
- Enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ

DÉLIVRANCE DES LICENCES

- Services aériens intérieurs
- Services aériens internationaux
- Services maritimes d'approvisionnement dans le Nord
- Dispenses temporaires, cabotage, règlements de douane et *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*
- Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques
- Avis d'accords de cession de lignes de chemin de fer
- Délivrance des permis relatifs aux productoducs

ANALYSE ET SUIVI

- Examens annuels
- Requêtes particulières

CONTRÔLE DE L'APPLICATION

ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

SERVICES JURIDIQUES

- Conseils juridiques
- Fonction de représentant de l'Office aux audiences publiques et devant les tribunaux

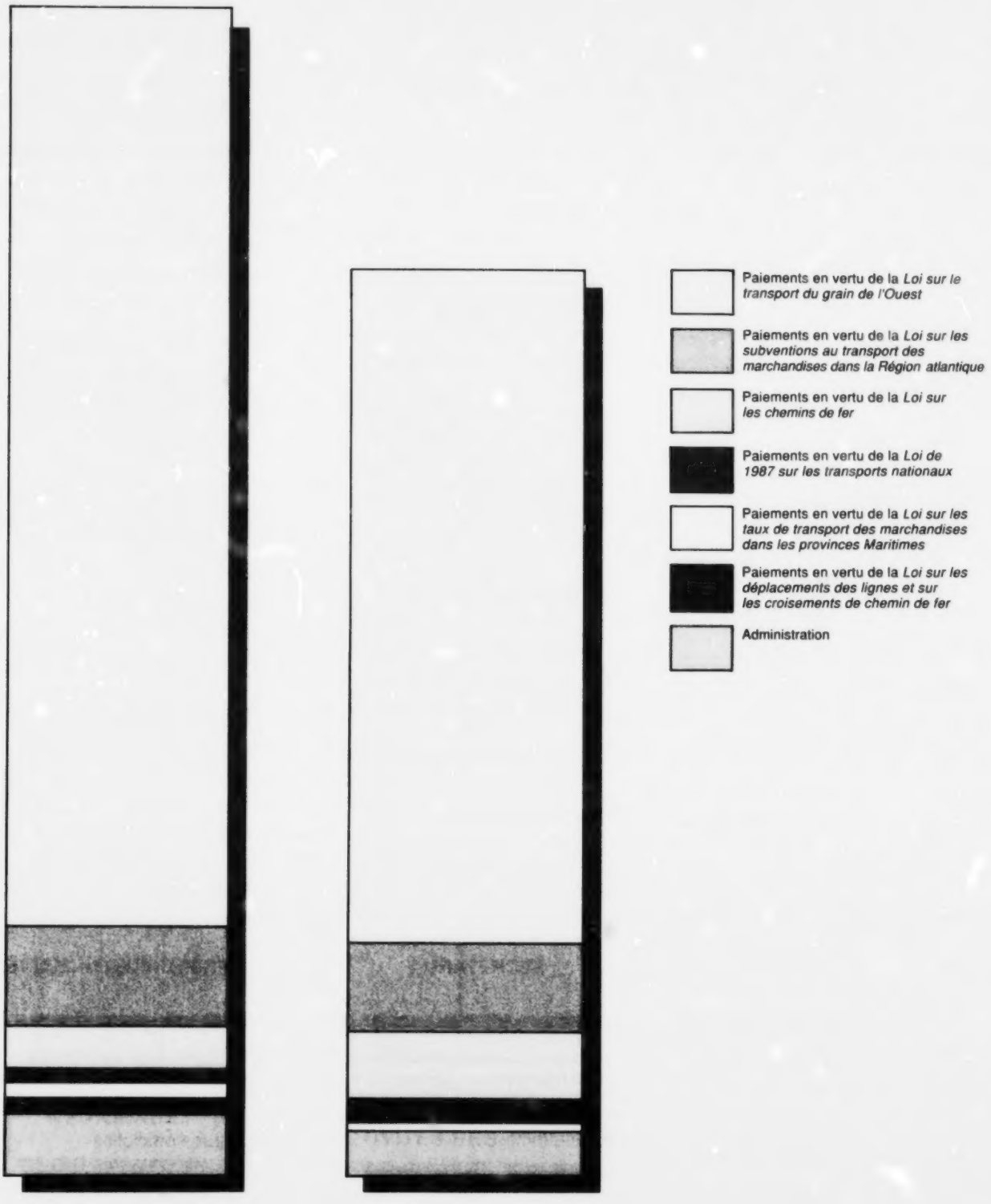
SECRÉTARIAT

- Consignation et publication des décisions et des arrêtés
- Rédaction et émission des règlements
- Audiences publiques

RESSOURCES HUMAINES

- Politiques et programmes relatifs aux ressources humaines
- Langues officielles

COMPARAISON DES



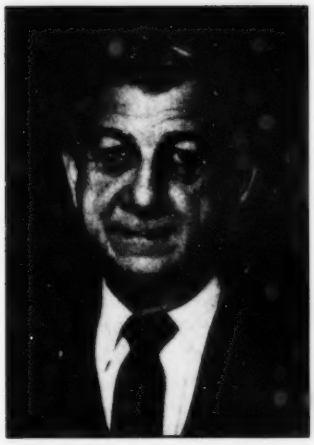
DÉPENSES BUDGÉTAIRES

PROGRAMMES	Pourcentage des dépenses de 1989	1988 (en milliers)	1989 (en milliers)	augmentation (baisse) (en milliers)
Paiements en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*	74,1 %	777 124 $	568 271 $	(208 853 $)[2]
Paiements en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*	9,7 %	83 429 $	74 698 $	(8 731 $)
Paiements en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	7,5 %	38 506 $	57 314 $	18 808 $
Paiements en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*	2,9 %	13 271 $	22 441 $	9 170 $
Paiements en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*	0,8 %	13 136 $	5 955 $	(7 181 $)
Paiements en vertu de la *Loi sur les déplacements des lignes et sur les croisements de chemin de fer*	0,0 %	13 341 $	75 $	(13 266 $)
Administration	5,0 %[1]	43 510 $	37 961 $	(5 549 $)
Total	100 %	982 317 $	766 715 $	(215 602 $)

(1) 3,9 % en traitements et salaires; 1,1 % autres dépenses

(2) La diminution du tonnage de grain expédié en 1989 explique la différence entre les paiements.

Membres de l'Office national des transports du Canada



PRÉSIDENT : l'honorable Erik Nielsen C.P., D.F.C., c.r., LL.B.

Bachelier en droit de l'Université Dalhousie, **M. Erik Nielsen** a ouvert un cabinet d'avocats au Yukon en 1952. Il a été élu à la Chambre des communes en 1957 et s'est vu confier de nombreuses responsabilités au sein du gouvernement canadien, dont celles de vice-premier ministre, de président du Conseil privé, de ministre des Travaux publics, de ministre de la Défense nationale et de chef de l'Opposition. En janvier 1987, il a délaissé son poste de député du Yukon pour devenir président de la Commission canadienne des transports. Vétéran de la Seconde Guerre mondiale, M. Nielsen est un pilote qualifié depuis 47 ans et détient un permis de pilote commercial.

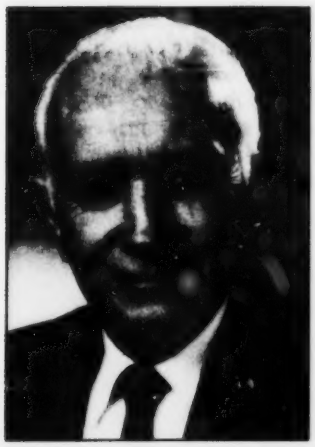
VICE-PRÉSIDENTE : Micheline Beaudry

M^me^ Micheline Beaudry possède plus de 25 ans d'expérience industrielle et de conseil dans les secteurs de l'énergie et des transports auprès de sociétés d'État et d'entreprises réglementées, tant au pays qu'à l'étranger. Au fil de sa carrière, M^me^ Beaudry a travaillé chez Hydro-Québec, Gaz Métropolitain, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon et Québecair, à titre d'adjointe au président. Avant sa nomination à l'ONT, elle était vice-présidente d'Econosult-Lavalin. M^me^ Beaudry détient un baccalauréat en sciences commerciales et un MBA de l'École des Hautes Études Commerciales de l'Université de Montréal, où elle a également enseigné la recherche commerciale plus tôt dans sa carrière.

MEMBRES :

M. Craig S. Dickson a acquis 34 années d'expérience au sein de Commission des transports des provinces de l'Atlantique, dont il a été le directeur général durant les 26 dernières années. M. Dickson a été membre actif de divers organismes professionnels et d'associations corporatives en plus d'avoir été, en 1987-1988, président du Groupe de recherches sur les transports au Canada. Il a été directeur du Canadian Shippers Council et membre du Comité des transports de la Chambre de commerce du Canada, de la Commission pour l'expansion du commerce du Nouveau-Brunswick, du Chartered Institute of Transport et du conseil consultatif de la région des Maritimes. Il a aussi été président national de la Semaine nationale des transports. M. Dickson est membre résidant du bureau régional de l'Atlantique, à Moncton.

M^{e} Nicolle Forget a occupé divers postes de gestion avant d'entamer sa carrière d'avocate et d'occuper le poste de vice-présidente du Conseil des services essentiels. Membre fondateur et secrétaire de la Fédération des femmes du Québec, M^{e} Forget a été présidente de l'Association des consommateurs du Québec et du conseil d'administration de Nouveler Inc., société de gestion de portefeuille dans le domaine de nouvelles sources d'énergie. Elle a été membre du conseil d'administration de nombreuses entreprises et organisations, entre autres le Conseil économique du Canada et Hydro-Québec. M^{e} Forget possède un baccalauréat en sciences commerciales de l'École des Hautes Études Commerciales de l'Université de Montréal et une licence en droit de cette même université. Elle est membre du Barreau du Québec et de la Corporation des conseillers en relations industrielles. M^{e} Forget est membre résidant du bureau régional du Québec, à Montréal.

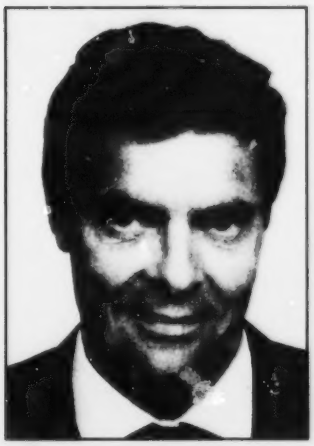


M. James D. Mutch était auparavant directeur en chef des relations industrielles chez les Lignes aériennes Canadien International (anciennement les Lignes aériennes Canadien Pacifique) où il a occupé divers postes de cadre, notamment comme administrateur principal de la promotion des ventes et des liaisons industrielles, directeur de la région de l'Ouest et gestionnaire pour Edmonton et le nord de l'Alberta, Hong-kong et l'Asie du Sud-Est, le sud de la Californie et le Sud-Ouest américain, et Hawaï. Il avait d'abord occupé des postes de gestion à Victoria, à Vancouver et dans d'autres régions de l'Ouest canadien.
M. Mutch est membre du Quarter Century Aviation Club de Vancouver et d'Edmonton, et membre honoraire de la Northern Air Transport Association, où il a déjà occupé le poste de directeur. Ancien pilote de

brousse, il compte plus de 40 années d'expérience dans le transport aérien intérieur, international et transfrontalier. Il détient également un permis de pilote.

M. Edmund J. O'Brien a été directeur des transports pour la province de Terre-Neuve et du Labrador entre 1973 et 1987, en plus de faire partie du groupe d'étude sur la revue des programmes formé par le ministre fédéral des Transports. Avant cela, il a occupé divers postes de gestion tant dans le secteur public que privé, dont ceux de directeur exécutif de l'administration du Centre de recherches pour le développement international, de vice-président exécutif, de directeur général et de membre du conseil d'administration de Québecair et d'analyste économique principal (international) de Canadair Ltée. Avant de se joindre à l'ONT, M. O'Brien était secrétaire du Groupe de recherches sur les transports du Canada.

M. Keith Penner a accumulé tout un bagage de connaissances et d'expérience du Nord canadien. Il a été député fédéral du district de Cochrane-Supérieur de 1968 à 1988. Au cours de cette période, il a agi comme secrétaire parlementaire auprès du ministre d'État des Sciences et de la Technologie et du ministre des Affaires indiennes et du Nord. M. Penner a également présidé le Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord. Il est titulaire d'un baccalauréat ès arts et d'une maîtrise en éducation. Ses études de premier cycle ont été entreprises à l'Université de l'Alberta et ses études de deuxième cycle, à l'Université de Toronto et à l'Université d'Ottawa. M. Penner a également fait des études supérieures aux universités Queen et McMaster, et il a reçu une bourse de recherche de l'École des sciences politiques de l'Université Queen en 1987-1988. M. Penner est membre résidant du bureau régional de l'Ontario, à Thunder Bay.



M. Kenneth Ritter a obtenu son diplôme en droit de l'Université de la Saskatchewan en 1976. Après trois années de pratique du droit à Kindersley, en Saskatchewan, M. Ritter décide de se consacrer pleinement à l'agriculture. En 1987, il est nommé président du Conseil des droits de surface de la Saskatchewan, une cour quasi-judiciaire responsable du règlement des différends entre propriétaires terriens et compagnies pétrolières de la Saskatchewan. Au moment de sa nomination à l'Office national des transports, M. Ritter était fonctionnaire au ministère de la Justice de la Saskatchewan. M. Ritter est membre résidant du bureau régional de l'Ouest, à Saskatoon.

M. Edward Weinberg était auparavant haut fonctionnaire à la Commission canadienne des transports. Depuis son entrée en fonction en 1970, il a occupé divers postes qui l'ont mené à celui de directeur des Études sur le transport ferroviaire des marchandises à la Direction de la recherche en 1985. C'est alors qu'il a été prêté au Bureau de la réforme de la réglementation économique de Transports Canada. Pendant ses années de service à la CCT, M. Weinberg a présidé diverses enquêtes fédérales-provinciales sur des questions liées au transport, entre autres l'étude sur l'accès ferroviaire à Vancouver et l'enquête sur le White Pass and Yukon Railway. Il a assuré la coprésidence de l'étude sur l'accès ferroviaire à Thunder Bay et représenté la CCT dans l'étude sur l'utilisation conjointe des voies dans le canyon du fleuve Fraser et de la rivière Thompson.

Depuis 1985, M. Weinberg s'occupe de la réforme de la réglementation économique qui a conduit à la création de l'ONT. M. Weinberg est bachelier en sciences de l'Université McGill.

MEMBRE TEMPORAIRE :

Bachelier en commerce de l'Université de l'Alberta, **l'honorable Marcel J.A. Lambert**, c.p., c.r., détient aussi un B.A. (Juris) ainsi qu'un B.D.C. de l'Université d'Oxford qu'il a fréquentée en qualité de boursier de la fondation Cecil Rhodes. Ses études ont été interrompues par la Seconde Guerre mondiale pendant laquelle il a été en service actif dans l'Armée canadienne, comme officier de troupe. En 1950, M. Lambert s'est joint à un cabinet d'avocats d'Edmonton et ce, jusqu'en 1982. En 1957, il a été élu député d'Edmonton-Ouest à la Chambre des communes. M. Lambert a siégé jusqu'en 1984, puis a été nommé commissaire à la Commission canadienne des transports en mars 1985.

SECRÉTARIAT

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS

Le Secrétariat est le point de contact officiel entre l'ONT et le grand public. En vertu de l'article 16 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, il est responsable de la rédaction, de la révision, de la mise en page, de la consignation et de la publication des décisions et arrêtés de l'Office, de la rédaction et du traitement des règlements conformément à la politique gouvernementale, de la coordination et de la révision de la correspondance ministérielle et de la haute direction, de la coordination des services de traduction ainsi que de l'administration des audiences publiques que tient l'Office.

ACTIVITÉS

En 1989, le Secrétariat a rendu publics 432 arrêtés et 655 décisions. Le tableau suivant donne le nombre d'arrêtés et de décisions relatifs à chaque mode de transport:

ARRÊTÉS (1989)

Transport ferroviaire	276
Transport aérien	156
Transport maritime	0
Transport routier	0
	432

DÉCISIONS (1989)

Transport ferroviaire	37
Transport aérien	615
Transport maritime	3
Transport routier	0
	655

La section de la correspondance ministérielle et de la haute direction a coordonné la préparation et la révision de 722 lettres ou projets de réponses. Le Secrétariat a également été responsable de l'administration de sept audiences publiques tenues dans 17 localités différentes et qui ont duré un total de 39 jours.

Voici la liste des règlements préparés par le Secrétariat et adoptés par l'ONT en 1989:

1. *Règlement sur les transports aériens.* MODIFICATION DORS/89-306

2. *Règlement sur l'établissement de la valeur de l'actif et du chiffre d'affaires.* MODIFICATION DORS/89-422

3. *Règlement sur les taxes de mise en place (Classe 4).* ABROGATION DORS/89-436

4. *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises.* ABROGATION DORS/89-468

5. *Règlement sur les avis de réduction des taux pour le mouvement de grain de l'Ouest.* (DORS/89-549)

Sur les cinq demandes de révision reportées de 1988 et sur les 17 demandes déposées en 1989 en vertu de l'article 41 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, six se rattachaient au transport aérien et seize au transport ferroviaire ou à d'autres sujets. Par ailleurs, dix demandes ont été rejetées, faute de preuve de l'existence de faits nouveaux ou de l'évolution de la situation depuis la publication de la décision ou de l'arrêté initial. Enfin, trois demandes ont été agréées à la suite de la présentation de faits nouveaux et neuf autres ont été reportées à 1990.

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

La Direction générale du règlement des différends est chargée de résoudre les litiges d'ordre économique entre transporteurs et usagers des services de transport, afin d'améliorer la productivité et l'utilité du réseau des transports. Ses activités consistent à répondre aux demandes et aux plaintes afférentes aux questions relevant de la compétence de l'ONT, à mener des enquêtes d'intérêt public, à fournir des services de médiation et d'arbitrage et à prendre les mesures réglementaires appropriées. La direction générale a de même des responsabilités particulières dans l'exécution du mandat de l'ONT en ce qui touche les prix et les services au transport, les mesures visant à favoriser l'accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels, l'affectation des coûts relatifs aux croisements de chemins de fer, le transport des personnes atteintes de déficience, de même que les fusions et les acquisitions d'entreprises canadiennes de transport.

La direction générale est composée de cinq directions : la Direction des services de médiation et d'arbitrage, la Direction des plaintes et enquêtes sur les chemins de fer, la Direction de l'infrastructure ferroviaire, la Direction des plaintes et enquêtes concernant les services aériens et maritimes et les tarifs, et enfin la Direction des services de transport pour les personnes handicapées.

Médiation et prévention des différends

La médiation vise le règlement volontaire et informel des différends, grâce à l'assistance d'un tiers. Le personnel de l'ONT participe à ce processus en analysant les sujets de litiges et en organisant et présidant les rencontres dans un délai de trente jours ou un autre délai convenu par les parties.

En 1989, la Direction générale du règlement des différends a répondu à 43 demandes d'aide informelles provenant d'expéditeurs, de municipalités, de propriétaires de terrains et de compagnies ferroviaires. Les différends portaient entre autres sur les tarifs et services ferroviaires concurrentiels, la construction et l'enlèvement d'infrastructures ferroviaires, les raccordements entre lignes de chemin de fer, les limites de responsabilité en ce qui a trait aux conteneurs et le

remplacement des services ferroviaires abandonnés par d'autres modes de transport. En outre, cette direction a tenu 64 séances et colloques d'information afin d'expliquer la loi aux transporteurs, expéditeurs et autres parties intéressées. Ces séances aident les clients à négocier eux-mêmes leurs propres ententes et préviennent ainsi l'apparition de différends.

Arbitrage

L'arbitrage peut servir à régler des différends de nature privée ou particulière. En 1989, la direction générale n'a reçu qu'une seule demande d'arbitrage laquelle a par la suite été retirée, les parties ayant conclu une entente.

Requêtes générales et demandes émanant du Ministre

La direction générale enquête sur des questions particulières de transport à la demande du ministre des Transports ou dans le cadre de son mandat. En 1989, l'Office a mené deux enquêtes : la première portait sur la faisabilité de l'usage conjoint d'une ligne par CN et CP à Saskatoon alors que la deuxième traitait de la politique d'établissement des prix de VIA Rail et de ses répercussions sur ses concurrents. À la suite de la restructuration de VIA Rail, le Ministre a demandé à l'Office de suspendre son enquête avant la sortie du rapport.

L'ONT élabore en ce moment des règlements qui détermineront la part de responsabilité des transporteurs dans les différends entre les expéditeurs et les transporteurs au sujet de l'assurance-responsabilité. La direction générale a participé, en collaboration avec l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie, d'Énergie, Mines et Ressources Canada, à un test destiné à mesurer la capacité du gouvernement à coordonner et contrôler le transport d'urgence des approvisionnements d'énergie.

Accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels

La nouvelle loi accroît la concurrence entre les services ferroviaires en raison des nouvelles possibilités d'interconnexion et des prix de ligne concurrentiels.

L'interconnexion permet le transfert du trafic, à un prix réglementé, d'une ligne de chemin de fer à une autre lorsque la destination ou l'origine du trafic se trouve dans un rayon de 30 kilomètres d'un point de raccordement entre deux transporteurs. L'Office a le pouvoir d'inclure dans la zone d'interconnexion des points qui sont situés au-delà de 30 kilomètres. L'ONT révise chaque année les prix d'interconnexion.

En 1989, l'Office a reçu une demande de la Celgar Pulp Company qui souhaitait que son usine soit considérée comme sise à l'intérieur des limites d'interconnexion. L'Office a statué que l'usine de Nelson, en Colombie-Britannique, ne répondait pas à la définition de la loi concernant l'interconnexion. La demande a donc été rejetée. Le 3 août 1989, la société C.I.L. Inc. a déposé une demande d'élargissement de la zone d'interconnexion entre son usine de West Carseland, en Alberta, et la station de raccordement CP/CN de Calgary. Aucune décision n'avait encore été rendue à la fin de l'année.

Des expéditeurs desservis par Essex Terminal Railway ont déposé une autre plainte contestant le fait que le transporteur soit autorisé à facturer des frais de triage en plus des frais d'interconnexion. L'Office a statué que le service était assujetti aux dispositions concernant l'interconnexion et qu'il n'y avait pas lieu d'imposer des frais supplémentaires.

Les dispositions concernant *l'établissement de prix de ligne concurrentiels* garantissent des prix équitables et concurrentiels aux expéditeurs desservis par un seul transporteur, en exigeant que le transporteur local propose des prix à un point donné d'une ligne concurrentielle et que l'Office détermine le niveau des prix à la demande d'un expéditeur. CP a fait appel des prix de ligne concurrentiels imposés par l'Office en 1988 pour Alberta Gas Chemicals. En octobre 1989, la Cour d'appel fédérale a entendu et rejeté l'appel et la compagnie Alberta Gas Chemicals a présenté une autre requête de nouveaux prix pour des services analogues. L'Office a établi les nouveaux prix pour Alberta Gas Chemicals ainsi que trois prix de ligne concurrentiels pour CSP Foods Ltd.

Les dispositions concernant *les droits de connexion et d'exploitation* imposent aux compagnies de chemin de fer avoisinantes, d'installer des raccordements pour assurer la circulation des wagons, afin que les expéditeurs ne soient pas isolés. Une requête présentée par Port Stanley Terminal Rail Inc., compagnie de chemin de fer assujettie à la réglementation provinciale, a été déposée conjointement à l'Office et aux instances provinciales de réglementation le 4 août 1989, relativement à une ligne de chemin de fer CP et CN à St. Thomas (Ontario). À la fin de l'année, l'examen du dossier était toujours en cours.

Contrats confidentiels et dépôt des tarifs

La loi exige que les contrats ferroviaires confidentiels, les tarifs ferroviaires applicables au transport de marchandises subventionnées, les tarifs de transport de marchandises en quantité limitée et de messageries, les tarifs de transport des passagers ainsi que les tarifs de ponts et tunnels soient déposés à l'Office. Cependant, cette exigence ne s'applique pas aux tarifs ordinaires de transport de marchandises.

En 1989, l'Office a reçu 2 523 contrats confidentiels et 1 041 modifications exposant les termes des ententes conclues entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires.

Parmi les autres documents déposés en 1989, on compte :

- 164 tarifs réglementaires
- 547 tarifs de marchandises en quantité limitée
- 2 tarifs de ponts et tunnels
- 301 tarifs de messageries
- 42 tarifs de passagers

D'autre part, l'Office a approuvé 1 410 laissez-passer gratuits ou à tarif réduit.

Programme de l'infrastructure ferroviaire

La direction générale reçoit, dans le cadre du programme de l'infrastructure ferroviaire, les requêtes et les plaintes concernant la construction et la modification des lignes ferroviaires, des passages à niveau et autres infrastructures sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer*. Elle examine les demandes et les plaintes déposées par les administrations routières, les lignes de chemin de fer ou le public en tenant compte du critère d'utilité publique et des exigences des compagnies de chemin de fer. Elle décide également de la répartition, entre les parties, des coûts afférents à l'infrastructure ferroviaire.

Jusqu'au 1er janvier 1989, l'Office devait, par l'intermédiaire de la Direction générale de la sécurité ferroviaire, examiner les demandes en utilisant, entre autres, la sécurité ferroviaire comme critère d'évaluation. À la suite de l'adoption de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* entrée en vigueur le 1er janvier 1989, l'Office a cédé ses fonctions de contrôle de la sécurité ferroviaire à Transports Canada et a confié les responsabilités restantes à la Direction générale du règlement des différends. Au cours de l'année écoulée, la direction générale a passé en revue l'ensemble des règlements et lignes directrices techniques en vigueur et a diffusé un avis décrivant le rôle de l'Office à la lumière des récents changements législatifs. Par ailleurs, elle a élaboré une ébauche des directives sur la répartition des coûts des projets de construction de croisements étagés qu'elle a distribué aux parties intéressées afin de recueillir leurs commentaires.

En 1988, la direction générale a reçu 917 demandes qu'elle a présentées à l'Office. L'Office a conclu que 582 d'entre elles relevaient de la responsabilité de Transports Canada et a confié les 335 autres au personnel de la direction générale. En plus des 326 nouvelles demandes reçues en 1989, ces requêtes ont été réglées comme suit : 156 arrêtés ont été émis, 209 demandes ont été résolues à la satisfaction des parties et 296 sont en cours de traitement.

Lorsque les parties ne parviennent pas à s'entendre, l'Office doit prendre lui-même les décisions et présenter les motifs à l'appui des arrêtés. Dix des arrêtés émis l'an dernier ont nécessité des justifications. La répartition en fonction des bénéfices respectifs, l'ancienneté, l'interprétation des ententes antérieures et la commodité générale pour le public ont été invoquées comme motifs, selon les circonstances particulières à chaque cas.

Plaintes et enquêtes sur les prix et les services

Chemin de fer

Les activités facilitant l'accès à des services concurrentiels et les interventions de médiation et d'arbitrage menées par la direction générale aident les expéditeurs et les transporteurs à régler leurs différends. La direction générale collabore également avec l'Office afin de répondre aux plaintes officielles dont il est saisi. Ces plaintes allèguent qu'un transporteur nuit à l'intérêt public en matière de prix et de services de transport de marchandises ou de passagers, par action ou par omission, lorsqu'il ne remplit pas ses obligations ou lorsqu'il enfreint certaines dispositions des lois.

En 1989, l'Office a reçu huit plaintes alléguant que les prix ou les services de transport de marchandises par voie ferroviaire étaient contraires à l'intérêt public. Ces plaintes faisaient état de discrimination liée à des contrats confidentiels. Dans le courant de l'année, trois des plaintes ont été retirées tandis que l'Office a achevé les enquêtes et a rendu des décisions sur les cinq autres plaintes. L'Office n'a constaté aucun préjudice en ce qui a trait à quatre plaintes déposées par des marchands de bois en gros. La cinquième plainte

portait sur l'obligation d'un transporteur d'offrir un service approprié. Dans ce cas, CN a reçu l'ordre de fournir l'équipement approprié aux besoins du requérant, Costa Cartage et d'autres expéditeurs. L'Office a reçu deux plaintes se rapportant aux obligations de transporteur public de VIA Rail. Dans un cas, il a statué que VIA n'avait pas failli à ses obligations en ce qui a trait aux services offerts sur la ligne Ottawa-Montréal. Quant à l'autre plainte, l'enquête se poursuit toujours.

L'Office a également étudié une plainte déposée par Atlantic Container Express. Cette société affirmait que certains prix applicables au transport à destination des Maritimes et de Terre-Neuve n'étaient pas compensatoires et allaient à l'encontre des dispositions de l'Acte d'Union entre Terre-Neuve et le Canada. L'Office a établi que les tarifs étaient compensatoires en décidant toutefois, de tenir des audiences publiques sur l'application des dispositions de l'Acte d'Union. Le requérant a, depuis lors, fait appel de la décision de l'Office.

En 1989, à la suite de deux plaintes alléguant que des compagnies de chemin de fer avaient failli à leurs obligations de transporteurs publics de marchandises aux termes de l'article 147 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'Office a fait enquête. Il a conclu que CP avait failli à ses obligations vis-à-vis Commonwealth Plywood Co. Ltd. et a exigé que le transporteur modifie son équipement et ses procédures d'avis. La deuxième plainte déposée par Lecours Lumber Co. de Hearst (Ontario) contre CN était toujours en cours d'examen à la fin de l'année.

L'Office a examiné une plainte de Transport 2000 affirmant que l'augmentation par VIA de certains tarifs de wagons-lits était contraire à l'article 290 de la *Loi sur les chemins de fer*. L'enquête était en cours à la fin de l'année.

L'intervention du personnel de l'Office a permis de résoudre un différend opposant les transporteurs et les expéditeurs d'Essex Terminal Railway sur une question de facturation.

Transports aériens et maritimes

En 1989, l'Office a enquêté sur neuf requêtes se réclamant de l'article 59 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, laquelle prévoit des garanties contre les tarifs, les actes ou omissions contraires à l'intérêt public. Huit de ces plaintes se rapportaient à la suppression du service aérien d'Air Canada à Stephenville (Terre-Neuve) tandis que la dernière, déposée par le Canadian Meat Importers Committee remettait en question l'applicabilité de certains frais imposés par l'Australian/Eastern Canada Shipping Conference. Dans chacun de ces cas, l'Office a jugé que les prix, actes ou omissions des transporteurs n'allaient pas à l'encontre de l'intérêt public.

L'une des principales responsabilités de la direction générale en vertu de la *LTN 1987* est la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui a trait aux augmentations des prix de base sur les routes aériennes desservies en monopole dans le sud du Canada et en ce qui a trait aux prix de base ainsi qu'aux augmentations de prix des services dans le nord du Canada. Sur réception d'une plainte, la direction générale examine les niveaux ou les hausses de prix pour s'assurer qu'ils ne sont pas contraires à l'intérêt public. En novembre 1989, l'Office a reçu deux plaintes relatives aux augmentations de tarifs proposées par Calm Air sur la ligne aérienne entre Winnipeg et Lynn Lake (Manitoba). Ces plaintes sont actuellement à l'étude.

L'Office peut faire l'examen des droits de transport sur la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que des augmentations des frais de pilotage proposées. En 1989, il n'a reçu aucune plainte à ce sujet.

Au cours de l'année 1989, le personnel de l'Office a traité environ 270 plaintes plus ou moins complexes, se rapportant au transport de passagers par voie aérienne. L'ONT a reçu une plainte émanant des bureaux d'enregistrement des voyages de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, alléguant, que Québecair avait violé les *Règlements sur les transports aériens* et portait préjudice à l'intérêt public. Après enquête, l'ONT a conclu, le 24 mai 1989, que Québecair avait effectivement violé les règlements. À la suite de cette décision, les bureaux d'enregistrement ont demandé à l'Office de préciser si Québecair avait porté préjudice à l'intérêt public. L'affaire est toujours en cours.

Fusions et acquisitions

Au Canada, quiconque projette d'acquérir un intérêt dans une entreprise de transport sous juridiction fédérale et ayant un actif ou un chiffre d'affaires annuel canadien dépassant 10 millions de dollars, doit, en conformité à la Partie VII de la *LTN 1987*, aviser l'Office de ses intentions. Celui-ci fait alors paraître dans la Gazette du Canada un avis public à cet effet. Si un tel projet d'acquisition est contesté devant l'Office, au cours des trente jours suivant la publication de cet avis, l'Office doit faire enquête. Par la suite, il peut rejeter le projet d'acquisition, s'il juge qu'il va à l'encontre de l'intérêt public.

En 1989, l'ONT a émis des avis sur *dix* projets d'acquisition (*quatre* touchant des entreprises de transport aérien et *six*, des sociétés de camionnage). Après avoir reçu un certain nombre de plaintes concernant le

projet d'acquisition de Wardair Inc. par PWA Corporation, l'Office s'est penché sur la question et a statué que la transaction n'était pas contraire à l'intérêt public.

L'Office a rendu *cinq* décisions à la requête de personnes demandant des éclaircissements sur les dispositions de la loi relatives aux fusions et aux acquisitions ainsi qu'à des projets d'acquisition particuliers.

En mars 1988, le directeur des Enquêtes et recherches, du ministère de la Consommation et des corporations, a demandé au Tribunal de la concurrence une ordonnance en vue d'empêcher la fusion de deux systèmes canadiens de réservation informatisés, le premier appartenant aux lignes aériennes Canadien International et le second, à Air Canada. En 1989, après de nombreuses consultations, le directeur a modifié sa demande en autorisant la fusion mais en suggérant toutefois l'application d'une série de règles devant servir de cadre de référence aux activités commerciales des systèmes de réservation informatisés. Le Tribunal de la concurrence ayant approuvé les règles et l'arrêté, le ministre des Transports a demandé à son personnel d'élaborer, en étroite collaboration avec l'Office, des politiques relatives aux systèmes de réservation informatisés, applicables à l'industrie. L'Office a été chargé d'élaborer et d'appliquer les règlements découlant des objectifs des politiques de Transports Canada dans ce domaine.

Administration de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (LDCM) et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime

Les conférences maritimes sont des regroupements de transporteurs qui règlementent les tarifs et les conditions du transport océanique appliqués par leurs membres. Les conférences maritimes sont soustraites à l'application des dispositions de la *Loi sur la concurrence* lorsqu'elles se conforment à certaines dispositions de la *LDCM*. L'ONT s'acquitte de ses responsabilités en matière d'administration de la *LDCM*, en constituant des dossiers sur les tarifs appliqués et en conservant un registre des ententes conclues.

L'ONT a examiné 39 ententes de conférences maritimes et environ 75 modifications à ces dernières. Il a réglé toute une série de questions portant aussi bien sur le recours à l'action indépendante pour les augmentations de prix qu'à l'utilisation de microfiches pour le dépôt des données concernant les tarifs.

L'examen annuel de l'année dernière a révélé que la majorité des expéditeurs et agents d'expédition internationaux connaissaient mal la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. C'est la raison pour laquelle la direction générale a publié une brochure fournissant des renseignements généraux sur l'esprit de la loi et les exigences qui s'appliquent aux conférences maritimes, ainsi qu'une définition du rôle de l'ONT dans l'administration de la loi. Cette brochure a été distribuée à plus de 4 000 expéditeurs.

La Partie V de la *LTN 1987* s'applique à l'approvisionnement des localités du Nord par voie maritime, le long du fleuve Mackenzie, sur le lac Athabasca et dans l'Arctique occidental. Les transporteurs agréés sont tenus de déposer leurs tarifs, lesquels sont examinés, analysés et portés à l'attention de l'Office qui a le choix de les accepter, de les rejeter ou d'imposer d'autres mesures jugées nécessaires. En 1989, l'ONT a examiné environ 15 rajustements de tarif apportés par des transporteurs maritimes dans le Nord. Tous ces rajustements ont été jugés équitables et raisonnables.

Tarifs aériens internationaux

L'Office est responsable de l'application des dispositions des conventions internationales relatives au dépôt et à l'acceptation des tarifs applicables aux prix et aux services aériens internationaux. Il veille également à la mise en œuvre du *Règlement sur les transports aériens*. C'est ainsi que les questions touchant les prix, les tarifs et les conditions de transport qui ont été traitées, représentaient, pour l'année 1989, 289 000 pages. Près de la moitié, soit 113 262 pages traitaient des prix reliés au transport en provenance ou à destination du Canada. L'ONT analyse en détail 10 p. cent des soumissions s'appliquant aux tarifs aériens. Au total, 59 demandes d'augmentation de tarif déposées ont fait l'objet d'un examen financier pour vérifier le bien-fondé des hausses proposées.

L'ONT a rendu des décisions dans 40 cas dont il avait été saisi à la suite des enquêtes du personnel, des différends entre transporteurs ou des avis et arrêtés émanant de gouvernements étrangers. Par ailleurs, il a statué sur plus de 2 700 demandes de dispense spéciale à brève échéance par rapport aux règlements et aux tarifs déposés. L'Office a rejeté 450 demandes, en a autorisé 375 autres sous réserve et en a accepté 1 875.

La direction générale offre, de concert avec d'autres ministères fédéraux, ses services d'expertise pour la négociation d'accords bilatéraux de services aériens. Au cours de l'année 1989, la direction aura participé aux négociations de cinq accords bilatéraux de ser-

vices aériens et ententes tarifaires. Mentionnons tout spécialement les pourparlers concernant les tarifs dans le cadre des accords de services aériens avec le Royaume-Uni et les Pays-Bas.

L'ONT étudie en ce moment, avec ses homologues américains et britanniques, la mise au point d'un système électronique de dépôt destiné à remplacer le dépôt manuel des tarifs produits sur imprimé. L'implantation d'un système de dépôt électronique s'échelonnera sur plusieurs années. La première étape est actuellement en cours.

En 1989, l'Office a résolu, après enquête, 30 plaintes touchant les pratiques d'établissement des prix de certains services aériens internationaux. Une des plaintes avait été déposée par l'Alliance canadienne des associations touristiques relativement à une résolution de l'Association du transport aérien international (IATA) interdisant aux agents de voyage canadiens de proposer à leurs clients, dans certains cas, les tarifs les plus bas. Après enquête, l'ONT a déclaré que la résolution de l'IATA ne s'appliquerait pas aux billets vendus au Canada.

Services de transport pour les personnes handicapées

L'Office est chargé de l'application des dispositions de la *LTN 1987* qui interdit aux services de transport de créer des obstacles indus aux déplacements des personnes atteintes de déficience. Pour atteindre cet objectif, l'ONT peut prescrire, administrer et appliquer des règlements, enquêter et statuer sur des plaintes déposées par des personnes atteintes de déficience et enfin, entreprendre des études sur des sujets particuliers.

L'ONT a examiné, à la demande de la Fondation canadienne du rein, les frais exigés par Air Canada, les lignes aériennes Canadien International et Wardair, pour le transport des appareils à dialyse vers certaines destinations. Les transporteurs ont, de leur propre chef, supprimé ces frais après que l'ONT en eût soulevé la question.

L'ONT a achevé la version provisoire des règlements définissant les termes et conditions s'appliquant au transport aérien intérieur des personnes atteintes de déficience et l'a soumise au Bureau du Conseil privé pour examen.

À la suite d'une plainte déposée, entre autres, par l'organisation Freedom in Travelling, l'ONT a procédé à un examen afin de déterminer si les politiques des transporteurs aériens relatives à l'usage, en vol, d'oxygène pour des raisons médicales, ainsi que les conditions et frais imposés et convenus à l'avance par les transporteurs aériens pour la fourniture d'oxygène, constituaient une entrave indue à la mobilité. L'enquête était toujours en cours à la fin de l'année.

L'ONT a reçu, en août, deux demandes officielles en vertu du paragraphe 63.3 de la *LTN 1987*, réclamant l'application de mesures destinées à supprimer les obstacles indus aux déplacements des personnes atteintes de déficience. Les deux plaintes avaient trait aux services offerts par Ontario Express. La première plainte concernait le règlement exigeant que tout passager en fauteuil roulant soit accompagné; la deuxième affirmait que le transporteur n'offrait pas un équipement approprié pour le transport des pensionnaires de foyers pour personnes âgées dans le nord de l'Ontario. Ces deux plaintes étaient toujours à l'étude à la fin de l'année.

Au cours de l'année 1989, l'ONT a répondu à 68 plaintes concernant des obstacles indus aux déplacements de personnes atteintes de déficience. Cependant, ces plaintes n'ont pas donné lieu à des demandes officielles. Les plaintes reçues se rapportaient à tous les modes de transport, en particulier les services aériens et ferroviaires de transport de passagers, et la plupart concernaient l'utilisation de l'équipement de transport.

L'ONT a créé un comité consultatif spécial chargé de participer à l'élaboration de normes applicables à l'équipement favorisant l'accessibilité et prévoit, en ce moment, mettre sur pied d'autres comités analogues qui seraient chargés des normes de formation et de service. Le personnel de l'ONT a également entrepris des études et participé à des projets de recherche, parmi lesquels des enquêtes auprès des usagers et transporteurs au sujet de l'accessibilité du réseau de transport et des obstacles que rencontrent les personnes atteintes de déficience cognitive et émotionnelle.

En outre, la direction générale, de concert avec Transports Canada, l'Institut canadien pour les aveugles et le Canadian Council of the Blind, a parrainé trois ateliers organisés dans plusieurs régions du Canada, afin de sensibiliser les transporteurs aux besoins des aveugles et des malvoyants.

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ

Cette direction générale a pour mandat de réglementer l'entrée et la sortie du marché des transporteurs eu égard aux services et régions où la réglementation s'impose afin de protéger l'intérêt des usagers des services de transport. Elle doit assurer aussi le suivi sur une base annuelle de l'incidence de la réglementation économique adoptée par l'État sur le réseau canadien des transports.

Au nombre de ses activités figurent la délivrance de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, le contrôle de l'application des exigences fixées par les règlements et les licences de l'ONT, de même que par les accords internationaux, la participation à la négociation et à la mise en œuvre d'accords internationaux de services aériens, et le suivi ainsi que l'analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur des transports.

La direction générale comporte quatre directions : Services intérieurs, Services internationaux, Contrôle de l'application et Analyse et suivi de l'industrie.

La direction générale assume également la responsabilité fonctionnelle des employés des bureaux régionaux de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels s'occupent des aspects locaux de ses activités. De plus, les agents de contrôle de l'application œuvrent au niveau des bureaux de district de l'ONT, à travers le Canada.

DÉLIVRANCE DES LICENCES

Services aériens intérieurs

Délivrance des licences de services aériens dans le Sud : pour obtenir une licence de transport de passagers ou de marchandises hors de la zone désignée, c'est-à-dire au sud de la ligne de démarcation (voir carte, p. 31), les requérants doivent

être canadiens, détenir une police d'assurance responsabilité réglementaire et un certificat d'exploitation.

Délivrance des licences de services aériens dans le Nord : les exigences mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux services aériens à l'intérieur de la zone désignée, située au nord de la ligne de démarcation (voir carte, p. 31). De plus, chaque requête de licence doit faire l'objet d'un avis public. S'il y a opposition, l'ONT doit s'assurer que le nouveau service demandé n'entraînera pas une réduction importante ou une instabilité dans le niveau de service offert dans la zone désignée. L'ONT a 120 jours pour rendre une décision suite à une contestation. La direction a traité 78 demandes de licence de services aériens intérieurs ayant soulevé des objections.

La direction évalue les transporteurs afin de s'assurer qu'ils respectent les exigences d'entrée sur le marché. Elle analyse, en particulier, les documents déposés par les transporteurs aériens éventuels pour justifier leur citoyenneté canadienne.

Nombre de licenciés et de licences

Transporteurs licenciés au 31 décembre 1989	
Sud du Canada[1]	144
Nord du Canada[2]	714
Nombre total de transporteurs aériens intérieurs	**858**
Licences détenues par des transporteurs au 31 décembre 1989	
Sud du Canada	846
Nord du Canada[3]	957
Nombre total de licences intérieures en circulation	**1 803**

Demandes de licence

Reportées de 1988	
Sud du Canada	3
Nord du Canada	77
Reçues en 1989	
Sud du Canada	41
Nord du Canada	260
Réglées en 1989	
Sud du Canada	37
Nord du Canada	273

Décisions et arrêtés

Décisions	297
Arrêtés	56

Avis publics

Demandes	243
Audiences	1

1 Transporteurs qui détiennent uniquement des licences émises aux termes du paragraphe 72(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. (Nota : les transporteurs qui utilisent des hélicoptères détiennent des licences émises aux termes du paragraphe 72(1), mais ils peuvent exploiter leurs services n'importe où au Canada.)

2 Transporteurs qui détiennent des licences émises aux termes du paragraphe 72(2) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. (Nota : la plupart des transporteurs détenant une licence émise aux termes du paragraphe 72(2) détiennent également une licence aux termes du paragraphe 72(1).)

3 Licences émises aux termes du paragraphe 72(2) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

Services aériens internationaux

La Direction des services internationaux émet des licences et des autorisations temporaires pour l'exploitation de services aériens réguliers internationaux, en conformité avec les accords bilatéraux et les arrangements particuliers touchant les services aériens. Un requérant doit posséder la citoyenneté canadienne, une police d'assurance-responsabilité et le certificat d'exploitation réglementaire. S'il s'agit d'un transporteur étranger, il doit être désigné par le gouvernement de son pays. La direction peut fixer également les termes et conditions relatifs aux licences de services internationaux réguliers qu'elle juge indiqués dans l'intérêt public.

La direction détermine les conditions que doivent respecter les transporteurs de vols affrétés internationaux, délivre les autorisations et accorde, sur demande, des dispenses relativement à certains permis et licences de vols affrétés internationaux.

Par ailleurs, la direction effectue des contrôles et des vérifications afin de s'assurer que les transporteurs disposent d'une assurance-responsabilité suffisante et prend les mesures nécessaires pour qu'ils se conforment au règlement. La direction peut également participer à la suspension ou à l'annulation de la licence d'un transporteur au moment de sa requête ou s'il ne se conforme pas aux règlements. La direction a examiné toutes les licences internationales qui devaient être revalidées en 1989.

Statistiques internationales de 1989

Nombre de licenciés et de licences

Transporteurs licenciés au 31 décembre 1989	938
Licences détenues par des transporteurs au 31 décembre 1989	1 709

Demandes de licence

Reportées de 1988	75
Reçues en 1989	295
Réglées en 1989	280

Décisions et arrêtés

Décisions	318
Arrêtés	100

Avis publics

Requêtes	37
Audiences	0

Licences revalidées	313
Licences en dispense	25

Vols affrétés

Types de vols affrétés	Vols	Places
Pour voyages à forfait* (VAFO)		
En provenance du Canada	1 418	208 908
En provenance de l'étranger	474	65 749
Sans participation et à but commun*		
En provenance du Canada	671	81 215
En provenance de l'étranger	307	24 433
Fret (en provenance du Canada)	2 402	N/A
Fret (en provenance de l'étranger)	2 665	N/A
Avec réservation anticipée* (VARA)		
En provenance du Canada	2 161	336 323
En provenance de l'étranger	27	6 377
Avec réservation anticipée et pour voyages à forfait*		
En provenance du Canada	19 367	3 548 465
En provenance de l'étranger	28	5 842

* Les chiffres ne tiennent pas compte des changements apportés aux programmes de vols affrétés.

Services maritimes d'approvisionnement dans le Nord

La Direction des services intérieurs s'occupe également de la délivrance des licences pour l'exploitation de services maritimes d'approvisionnement des collectivités situées dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, et dans l'Arctique occidental.

Nombre de licenciés pour le transport maritime dans le Nord au 31 décembre 1989	7
Demandes de licence	
Reçues en 1989	1
Réglées	2
Retirées	0

Dispenses temporaires, cabotage, règlements de douane et *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*

Selon la Partie X de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dont l'application relève de Revenu Canada, le cabotage est réservé aux navires canadiens. Par contre, si aucun navire canadien n'est disponible, un navire étranger peut prendre part au cabotage, conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage. Lorsque la Direction des services intérieurs reçoit une demande d'utilisation de navires d'immatriculation étrangère, elle entreprend des recherches auprès de l'industrie et soumet ensuite au ministère du Revenu ses recommandations touchant la disponibilité de navires battant pavillon canadien. Elle fait aussi des recommandations analogues en ce qui a trait à l'utilisation de navires non dédouanés dans les eaux canadiennes et au recours à des navires d'immatriculation étrangère pour des activités commerciales maritimes autres que le cabotage.

Dans les cas d'urgence, aux termes de la *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*,

l'Office de répartition des approvisionnements en énergie consulte la Direction des services intérieurs. L'ONT peut ordonner ou autoriser l'utilisation de navires canadiens et étrangers pour assurer un approvisionnement satisfaisant de produits contrôlés, tels que définis dans la *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*.

Nombre de demandes de dispense - Règlement d'exemption pour le cabotage

Reçues en 1989	59
Agréées	44
Rejetées	1
Retirées	13
Autres	1

Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques

La Direction des services intérieurs s'occupe du traitement des demandes présentées par les compagnies de chemin de fer en vue d'obtenir des certificats d'aptitude et des certificats de nécessité et d'utilité publiques. Dans le cas d'une demande de certificat d'aptitude, l'ONT s'assure que la compagnie de chemin de fer en question possède l'assurance requise. Les décisions doivent être prises dans les 120 jours suivant la réception des demandes. Dans le cas d'une demande de certificat de nécessité et d'utilité publiques, la direction veille à ce que ladite compagnie donne l'avis public que l'ONT juge indiqué. Une fois les plaidoiries terminées, elle analyse les aspects économiques et financiers de la demande et détermine si elle sert bien l'intérêt public.

En 1989, l'Office a reçu une requête de certificat d'aptitude. La décision n'a pas encore été rendue. Aucune requête de certificat de nécessité et d'utilité publiques n'a été déposée.

Avis d'accords de cession de lignes de chemin de fer

La direction traite les avis d'accords de cession de lignes de chemin de fer et en recommande l'acceptation ou le rejet, selon qu'ils servent l'intérêt public ou non. L'Office a six mois pour rendre une décision.

Au cours de l'année, deux avis d'accords de cession ont été déposés à l'Office qui a rendu une décision sur l'un des deux cas.

Délivrance des permis relatifs aux productoducs

La direction traite les demandes de construction et d'exploitation de productoducs et formule des recommandations au Ministre relativement à ces demandes de permis.

L'Office a reçu une requête de permis relatif aux productoducs et n'a émis aucun permis.

ANALYSE ET SUIVI

L'Office doit procéder à un examen annuel de l'application de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, de la *Loi amendée sur les chemins de fer*, de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, de la *Loi sur les transports routiers* et de toute autre loi du Parlement touchant la réglementation économique d'un mode de transport relevant de la responsabilité du ministre des Transports et ce, pour les années 1988 à 1991. La Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie a reçu pour mission d'effectuer ces examens.

Dans l'exécution de ce mandat, la direction doit tenir compte des objectifs de la politique nationale des transports. Les examens annuels, menés à l'échelle nationale et régionale, touchent les aspects suivants :

- les changements au niveau des tarifs des transporteurs;
- les changements liés au niveau de services fournis par les transporteurs aux expéditeurs et au public voyageur;
- les changements dans la structure et la performance de l'industrie des transports, y compris le nombre de transporteurs entrant et sortant du marché;
- les changements du niveau de l'emploi au sein de l'industrie des transports;
- le temps alloué au traitement des requêtes, plaintes ou autres questions portées à l'attention de l'ONT, aux termes d'une loi du Parlement;
- l'incidence des articles 134 à 142 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (prix de ligne concurrentiels) sur les recettes, la rentabilité, les investissements en capitaux et le niveau de services des compagnies de chemin de fer;
- toute autre question que l'ONT doit étudier à la demande du Ministre.

Examens annuels

C'est en 1989 que la Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie a produit son premier rapport d'examen annuel portant sur l'année 1988.

Pour réaliser cette tâche, la direction a tenu des réunions avec des entreprises, des associations, des groupes et les gouvernements. Elle a analysé les renseignements les plus récents sur les transports provenant du gouvernement et du secteur privé, ainsi que les résultats d'une enquête de grande envergure.

Pour la deuxième année, la direction a effectué une nouvelle enquête auprès des expéditeurs, des transitaires, des conférences maritimes, des usagers des services aériens, des agents de voyage et des localités du Nord. Dans le cadre d'une vaste enquête, elle a interviewé plus de 130 transporteurs routiers, des associations provinciales, régionales et nationales de camionnage, des bureaux de licences et des ministères des Transports provinciaux, des régies de tarification et des associations de propriétaires exploitants.

La direction a de plus consulté sur place les expéditeurs du Nord utilisant les services d'approvisionnement des réseaux de l'Athabasca et du Mackenzie, les transporteurs offrant ces services et un échantillon de transporteurs et de passagers aériens du Nord.

Requêtes particulières

Le ministre des Transports peut également demander à l'Office de considérer des sujets particuliers lors de l'examen annuel. Dans le cadre de l'examen de 1988, le Ministre a demandé à l'Office de mettre au point des critères pouvant servir à identifier les réseaux ferroviaires essentiels au développement économique d'une région.

CONTRÔLE DE L'APPLICATION

Les tâches reliées au contrôle de l'application sont effectuées par six agents d'enquête régionaux. Leurs bureaux sont situés à Moncton, Montréal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse et Vancouver. Un petit groupe de l'administration centrale les soutient dans l'exécution de leur travail.

La Direction du contrôle de l'application enquête sur les transporteurs qui exploitent, sans licence ou en contravention des termes et conditions de licence, des services aériens intérieurs ou internationaux, ou des services d'approvisionnement par eau dans le Nord, plus précisément dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, ou dans l'Arctique occidental. Là où le transporteur exploite des services non autorisés, la licence peut être suspendue ou annulée, ou encore, le procureur général peut demander qu'une poursuite soit instituée. La direction effectue également des enquêtes sur demande, pour le compte de l'Office.

Elle organise des ateliers à l'échelle régionale portant sur les règlements en vigueur et les modifications apportées, à l'intention des membres de la GRC, des corps policiers provinciaux, du personnel provincial de protection de la faune et des forêts, de l'industrie des transports et des organismes privés.

Au cours de l'année, la direction a continué de travailler en collaboration avec Transports Canada et la GRC dans le cadre des enquêtes portant sur les Parties II et V de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et de ses règlements d'application. Soucieux de concerter les efforts dans ce domaine, l'ONT a ratifié des protocoles d'entente avec Transports Canada et la GRC au sujet du contrôle de l'application.

Enquêtes

Renvoyées à la GRC pour poursuite	36
Sanctions administratives	127

Demandes de renseignements

Traitées	5 861

Ateliers et séances d'information

Séances d'information présentées par le personnel de l'Office à la GRC et à divers groupes de l'industrie pour clarifier la nouvelle loi.	18

ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

La Direction des services internationaux évalue l'exploitation des services aériens internationaux en vue des négociations bilatérales touchant les services aériens. Elle maintient et élabore un système automatisé d'information sur les accords bilatéraux ayant trait aux services aériens. Elle participe, avec d'autres ministères, à la négociation d'accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers. Elle veille également à la mise à exécution et à l'administration de ces accords, suivant les attributions que lui confèrent les accords ou la loi en tant qu'autorité en matière de réglementation économique du transport aérien au Canada. La direction consulte les administrations étrangères de l'aéronautique responsables de la réglementation économique des services internationaux et défend, d'un point de vue réglementaire, les intérêts du Canada aux réunions de l'aviation civile internationale.

En 1989, la direction a pris part à une multitude d'activités dans le domaine du transport aérien international. Elle a soutenu l'Office dans l'administration des accords de transport aérien bilatéraux. Dans ce cadre, elle a examiné un certain nombre d'accords de services aériens se rapportant au partage des codes, aux arrangements de places bloquées, au partage des recettes et à la capacité. Elle a participé à d'autres activités destinées à assurer une mise en œuvre et une administration harmonieuses des accords. Elle a notamment procédé à des échanges de données statistiques et d'informations ayant trait aux représentants des compagnies aériennes, à la taxation, à la douane ainsi qu'aux ventes et au transfert de fonds. Elle a également représenté l'Office lors des pourparlers bilatéraux avec onze pays, dont l'Argentine, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, les États-Unis, la France, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Scandinavie, l'URSS et le Venezuela.

La direction a conseillé Transports Canada relativement à la politique sur l'affrètement de durée prolongée des aéronefs (location avec équipage). En collaboration avec la Direction du règlement des différends, elle a participé, dans le cadre d'un groupe de travail interministériel présidé par Transports Canada, à l'élaboration d'une politique concernant les systèmes de réservation informatisés.

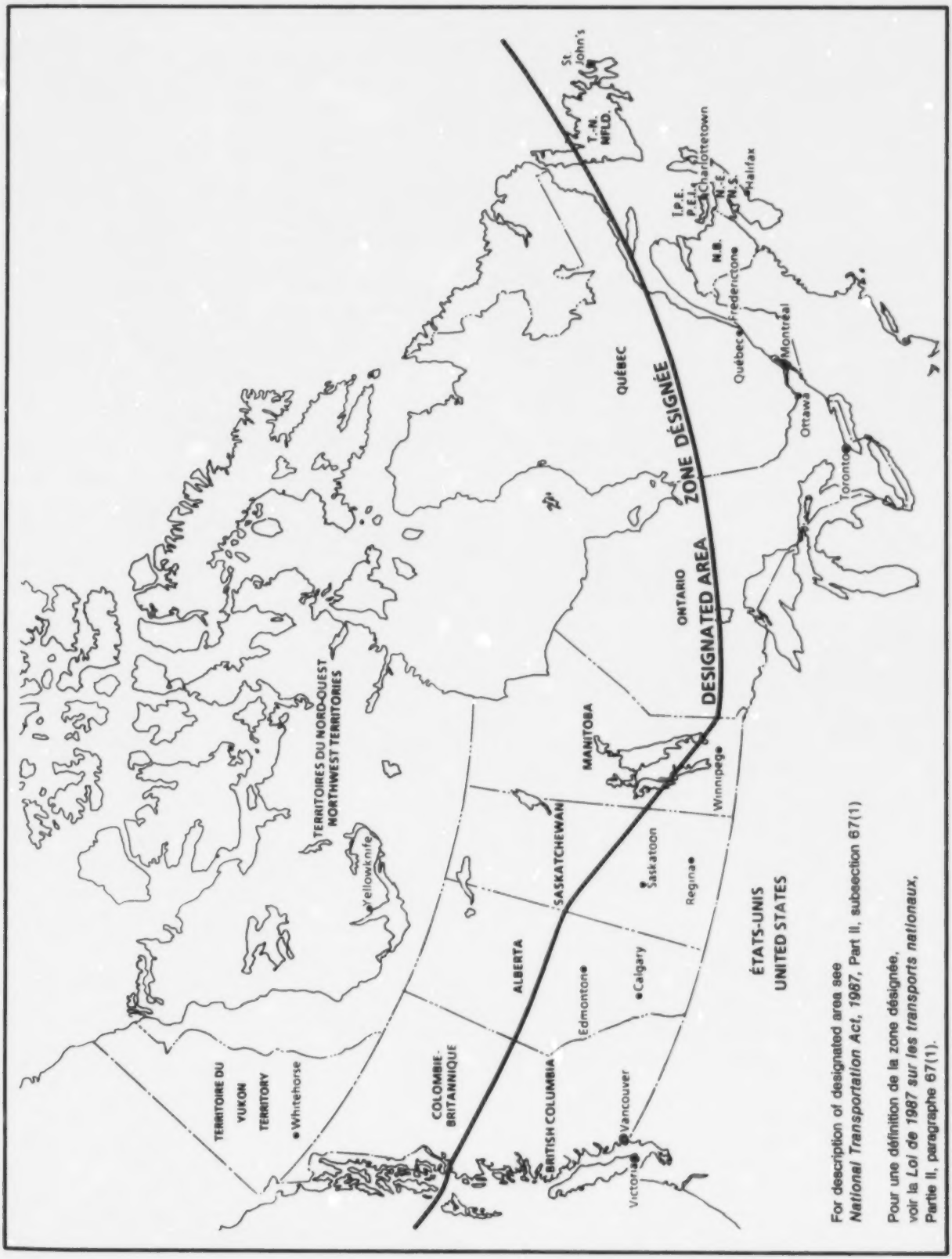
La direction collabore étroitement avec les administrations de réglementation étrangères en vue de faciliter l'exploitation des programmes de vols affrétés et d'uniformiser l'application de règlements en ce domaine. L'administration des ententes conclues, en 1988, avec la France relativement aux vols affrétés exige une surveillance constante. L'ONT a résolu de manière efficace certaines difficultés liées aux demandes présentées par des transporteurs aériens canadiens relativement à l'augmentation de leur capacité de vols affrétés en réponse à la demande des consommateurs.

Au cours d'entretiens qui se sont déroulés à Londres, et qui portaient essentiellement sur des questions de tarifs, le personnel de l'Office est parvenu à uniformiser davantage les règles gouvernant les vols affrétés entre le Canada et le Royaume-Uni. On a ainsi résolu un certain nombre de différends de longue date, ayant trait aux périodes de réservation à l'avance, au transport de fret dans les soutes des aéronefs affrétés pour le transport de passagers et aux dimensions minimales des expéditions.

La direction a continué d'appuyer le Canada au Conseil et au Comité des transports aériens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). De plus, elle a participé à la 27^{e} assemblée de l'OACI qui s'est tenue à Montréal en septembre/octobre 1989. Elle a représenté le Canada au sein de la Commission économique de l'Assemblée. D'autre part, le personnel de la direction a présidé deux comités interministériels liés aux activités de l'OACI, en l'occurrence le Comité national de la facilitation et le Comité des activités de l'OACI relatives au droit aérien international, et en a dressé le plan de travail. La Direction a assuré la coordination et a participé à la préparation de la 8^{e} session de la Division des statistiques de l'OACI tenue à Montréal au mois d'avril 1989. Elle a participé à la 12^{e} réunion du comité de l'OACI sur les tarifs.

Le personnel de la direction a assisté, en qualité de membre du groupe d'observateurs canadiens, à deux réunions entre la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) et les États-Unis relativement au renouvellement de leurs accords concernant les tarifs aériens pour les lignes de l'Atlantique Nord.

CARTE DU TERRITOIRE CHOISI



ENQUÊTES SUR LES CHEMINS DE FER ET LES PRODUCTODUCS

Depuis le 1er janvier 1989, la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs assume l'entière responsabilité des enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc au Canada. Cette direction est régie par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et par la *Loi sur les chemins de fer.*

Le mandat de la direction consiste à :

- étudier et analyser les accidents et incidents de chemin de fer et de productoduc ainsi que les facteurs pouvant causer ou éviter des accidents;
- établir les circonstances et les causes de ces accidents et incidents et identifier les facteurs pouvant être à l'origine de ceux-ci ainsi que les mesures à prendre pour les éviter;
- formuler des recommandations aux responsables des règlements sur la sécurité permettant de réduire ou d'éliminer le risque que de tels accidents et incidents se reproduisent;
- exercer un suivi et un contrôle sur les mesures prises par les responsables de la réglementation relativement à ces recommandations;
- recueillir et analyser des données ayant trait à la fréquence et à l'origine des différents types d'accidents.

La direction comporte trois fonctions distinctes : celle des enquêtes et de la coordination sur les lieux, celle des enquêtes spécialisées et des avis scientifiques et enfin, celle des enquêtes et des rapports d'analyse.

En 1989, sur les 1 294 accidents et incidents rapportés, la direction a mené 804 enquêtes préliminaires et 68 enquêtes officielles aux termes de l'article 229 de la *Loi sur les chemins de fer* (voir tableau 1).

Lorsque la nouvelle loi ayant trait aux accidents ferroviaires et aériens aura été promulguée, la direction sera transférée au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

ENQUÊTES ET COORDINATION SUR LES LIEUX, ENQUÊTES SPÉCIALISÉES ET AVIS SCIENTIFIQUES

Les enquêtes sur les accidents de chemin de fer sont exhaustives. En effet, l'utilisation des techniques et des procédures les plus modernes permet l'identification et l'analyse de tous les faits. Les conclusions sont clairement établies et les recommandations appropriées formulées. Les enquêteurs s'occupent aussi bien des enquêtes préliminaires sur place que des enquêtes officielles visées par l'article 229 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le nombre total d'accidents et d'incidents signalés à la direction, y compris les enquêtes sur place, figurent au tableau 1.

L'Office a le pouvoir de nommer un enquêteur, suivant l'article 229 de la *Loi sur les chemins de fer*, afin de s'enquérir des causes et circonstances des accidents ainsi que des facteurs et éléments susceptibles de les provoquer ou de les éviter (voir tableau 2). La personne chargée de faire enquête peut, aux termes des dispositions de l'article 33 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* :

- procéder à l'inspection de tout lieu, terrain, construction, ouvrage, matériel roulant, si jugé opportun;
- citer à comparaître les personnes dont elle estime l'interrogatoire ou les déclarations nécessaires à l'enquête;
- exiger la présentation des documents et autres pièces requis pour les fins de l'enquête;
- faire prêter serment ou recevoir des déclarations solennelles ou des attestations;

La direction compte 12 enquêteurs, répartis dans sept bureaux de district situés à Moncton, Montréal, Scarborough, Winnipeg, Edmonton, Calgary et Vancouver.

Par ailleurs, cinq enquêteurs spéciaux, affectés à l'administration centrale, fournissent des conseils, de l'assistance ou une formation aux enquêteurs sur les lieux relativement entre autres aux plates-formes, aux voies, aux signaux, à l'exploitation et à la régulation, à l'équipement et aux marchandises dangereuses. Aux termes de l'article 229, lorsque les circonstances exigent des connaissances ou des compétences particulières, un enquêteur spécial est nommé.

ENQUÊTES ET RAPPORTS D'ANALYSE

La cueillette et le traitement de données se rattachant à la fréquence, à la gravité, aux emplacements et à l'origine des accidents complètent les enquêtes effectuées sur place. L'analyse de ces données (une fonction d'enquête en elle-même) permet de dégager des tendances et des anomalies au niveau des opérations des chemins de fer, aidant ainsi la direction à mieux comprendre les risques que le public et les employés des chemins de fer peuvent encourir. Ces études permettent la formulation de recommandations concernant des mesures correctives de réglementation qui autrement pourraient ne pas être formulées. La direction rend publics les rapports de recherche susceptibles d'intéresser l'industrie, la population, les organismes de sécurité et les responsables gouvernementaux.

Au cours de l'année dernière, la direction a élaboré différents rapports d'analyse dont le *Relevé des accidents et incidents ferroviaires déclarés à l'Office national des transports du Canada*, publié annuellement. On y retrouve des données récentes sur les accidents comparées à celles des années antérieures. On y traite de catégories d'accidents bien précises en mettant en évidence les accidents et incidents ainsi que les victimes de ces accidents et incidents. De plus, on rédige toutes les deux semaines un bulletin intitulé *Relevé des accidents ferroviaires déclarés à l'Office national des transports du Canada*.

TABLEAU 1

ACCIDENTS/INCIDENTS FERROVIAIRES STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES DE 1989

	Accidents/ Incidents	Enquêtes Nombre	Enquêtes Pourcentage
Accidents de train			
Collisions en voie principale	9	9	100
Déraillements en voie principale	112	112	100
Accidents aux passages à niveau	434	229	53
Collisions/déraillements dans les triages/épis/ voies d'évitement	165	165	100
Collisions/déraillements de draisines et de VEV *	15	15	100
Total	**735**	**530**	**72**
Accidents du service des trains			
Employés heurtés par du matériel roulant	9	9	100
Intrus heurtés par du matériel roulant	90	90	100
Total	**99**	**99**	**100**
Incidents			
Incendies dans les structures ou le matériel roulant	14	12	86
Marchandises dangereuses (fuites, etc.)	403	141	35
Autres	43	22	51
Total	**460**	**175**	**38**
Milles-train			
Millions de milles-train	72,9		
Accidents de trains/par million de milles-train	10,1		

* VEV : Véhicules d'entretien de la voie

TABLEAU 2

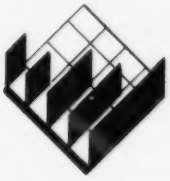
Nominations en vertu de l'article 229
1989

le 23 décembre 1988	Collision entre un train de marchandises et un véhicule articulé au passage à niveau public du point milliaire 164,76 de la subdivision Havelock, à Claremont (Ontario).
le 4 janvier 1989	Fuite de produit dangereux du wagon citerne GATX 64245 au point milliaire 146,20 de la subdivision Saint-Laurent, à Montréal (Québec).
le 7 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 19,18 de la subdivision Bedford, à Kinsac (Nouvelle-Écosse).
le 7 janvier 1989	Collision entre un train de marchandises et un intrus au point milliaire 3,50 de la subdivision Soo, à Sault Ste. Marie (Ontario).
le 8 janvier 1989	Collision entre un train de voyageurs et un intrus au point milliaire 7,80 de la subdivision Laggan, à Calgary (Alberta).
le 8 janvier 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 58,51 de la subdivision Lacombe, à Stettler (Alberta).
le 9 janvier 1989	Collision entre un train de voyageurs et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 129,52 de la subdivision Trois-Rivières, à Saint-Basile (Québec).
le 10 janvier 1989	Collision entre un train de voyageurs et un camion au passage à niveau public du point milliaire 67,43 de la subdivision Trois-Rivières, à Yamachiche (Québec).
le 11 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 4,50 de la subdivision Dartmouth, à Bog (Nouvelle-Écosse).
le 11 janvier 1989	Collision entre un train de voyageurs et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 66,58 de la subdivision Drummondville, à Daveluyville (Québec).
le 12 janvier 1989	Fuite de produit dangereux du wagon citerne PROX 47921 dans la subdivision Taschereau, à Senneterre (Québec).
le 13 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 21,90 de la subdivision Bulkley, à Moricetown (Colombie-Britannique).
le 13 janvier 1989	Incendie dans les roues du wagon citerne GLNX 34185, au point milliaire 10,00 de la subdivision Brazeau, à Haynes (Alberta).
le 14 janvier 1989	Collision entre un train de voyageurs et une automobile tirant une remorque, au passage à niveau privé du point milliaire 51,45 de la subdivision Edson, à Fallis (Alberta).
le 15 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 83,50 de la subdivision Kashabowie, à Kashabowie (Ontario).
le 15 janvier 1989	Collision entre un train en affectation de triage et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 0,33 de la subdivision St. Clair Tunnel, à Sarnia (Ontario).

le 19 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 52,83 de la subdivision Aberdeen, à Aberdeen (Saskatchewan).
le 20 janvier 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 9,40 de la subdivision Grimsby, à St. Catharines (Ontario).
le 22 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 196,40 de la subdivision Edson, à Solomon (Alberta).
le 30 janvier 1989	Collision entre un train de marchandises et un camion léger au passage à niveau public du point milliaire 13,04 de la subdivision Warman, entre Saskatoon et Warman (Saskatchewan).
le 31 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 285,30 de la subdivision Ruel, à Shekak (Ontario).
le 2 février 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 115,30 de la subdivision Shuswap, à Kamloops (Colombie-Britannique).
le 8 février 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 24,80 de la subdivision Montreal Branch, à Saint-Stanislas (Québec).
le 11 février 1989	Collision entre un train de marchandises et un camion léger au passage à niveau public du point milliaire 12,91 de la subdivision Adirondack, à Versailles (Québec).
le 16 février 1989	Manœuvre et inspection de wagons-citernes non pressurisés servant au transport de marchandises dangereuses dans le corridor Sarnia-Montréal.
le 20 février 1989	Collision entre un train de marchandises et un camion léger au passage à niveau public du point milliaire 18,96 de la subdivision Wetaskiwin, à Sedgewick (Alberta).
le 28 février 1989	Collision entre deux trains de marchandises du point milliaire 117,50 de la subdivision Heron Bay, à Schreiber (Ontario).
le 5 mars 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 67,80 de la subdivision Cartier, à Wahnapitea (Ontario).
le 8 mars 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 78,60 de la subdivision Blackfoot, à Lloydminster (Saskatchewan).
le 16 mars 1989	Incendie dans le wagon de groupage CN 552254 au point milliaire 0,00 de la subdivision Halton, à Toronto (Ontario).
le 19 mars 1989	Collision entre un train en affectation de triage et un véhicule articulé au passage à niveau public du point milliaire 91,78 de la subdivision Qu'Appelle, à Regina (Saskatchewan).
le 20 mars 1989	Collision entre un train de voyageurs et une automobile au passage à niveau privé du point milliaire 82,37 de la subdivision Sussex, à Saint John (Nouveau-Brunswick).
le 4 avril 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau de ferme du point milliaire 123,10 de la subdivision Caso, à Shedden (Ontario).
le 4 avril 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 79,10 de la subdivision Galt, à Blandford (Ontario).

le 17 avril 1989	Collision entre un train de marchandises et 15 wagons au point milliaire 0,75 de la subdivision Craik, à Regina (Saskatchewan).
le 18 avril 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 5,70 de la subdivision Grande Cache, entre Swan Landing et Wild Hay (Alberta).
le 19 avril 1989	Fuite de produit dangereux d'une citerne amovible au point milliaire 0,00 de la subdivision Carberry, à Winnipeg (Manitoba).
le 21 avril 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 137,30 de la subdivision Wacouna, à Eric (Québec).
le 25 avril 1989	Collision entre un train de voyageurs et une fourgonnette au passage à niveau public du point milliaire 77,30 de la subdivision Victoria, à Wellington (Colombie-Britannique).
le 29 avril 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 36,25 de la subdivision Pelletier, à Glendyne (Québec).
le 3 mai 1989	Collision entre deux trains en affectation de triage au point milliaire 2,00 de la subdivision St. Clair Tunnel, à Sarnia (Ontario).
le 10 mai 1989	Collision entre un train en affectation de triage et 47 wagons en dérive au point milliaire 248,50 de la subdivision Redditt, à Winnipeg (Manitoba).
le 12 mai 1989	Collision entre un train en affectation de triage et un camion au passage à niveau public du point milliaire 93,10 de la subdivision Havelock, à Havelock (Ontario).
le 14 mai 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 72,80 de la subdivision Togo, à Makaroff (Manitoba).
le 14 mai 1989	Collision entre un train de marchandises et un camion léger au passage à niveau public du point milliaire 31,50 de la subdivision Crowsnest, à Fort MacLeod (Alberta).
le 28 mai 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 69,71 de la subdivision Skeena, à Tyee (Colombie-Britannique).
le 1er juin 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 132,80 de la subdivision Belleville, à Cobourg (Ontario).
le 11 juin 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 128,00 de la subdivision Albreda, à Blue River (Colombie-Britannique).
le 22 juin 1989	Collision entre un train de marchandises et un véhicule automoteur au passage à niveau public du point milliaire 115,90 de la subdivision Allanwater, à Ghost River (Ontario).
le 25 juin 1989	Wagon-trémie en dérive au point milliaire 5,30 de la subdivision Warman, à Saskatoon (Saskatchewan).
le 29 juin 1989	Vérification des wagons plats actuellement affectés au service de transport des conteneurs.
le 10 juillet 1989	Deux wagons-trémies en dérive au point milliaire 39,70 de la subdivision Carberry, à Brandon (Manitoba).
le 14 juillet 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 38,89 de la subdivision MacTier, à Alliston (Ontario).

le 16 juillet 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 71,40 de la subdivision MacTier, à Craighurst (Ontario).
le 17 juillet 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 109,79 de la subdivision Windsor, à Windsor (Ontario).
le 19 juillet 1989	Collision entre un train de voyageurs et un camion lourd au passage à niveau privé du point milliaire 222,00 de la subdivision Kingston, à Moira (Ontario).
le 23 juillet 1989	Collision entre un train de voyageurs et un camion léger au passage à niveau public du point milliaire 62,80 de la subdivision Alexandria, à Cumberland (Ontario).
le 23 juillet 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 171,74 de la subdivision Belleville, à Oshawa (Ontario).
le 24 juillet 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau de ferme du point milliaire 204,73 de la subdivision Napadogan, à Quisibis (Nouveau-Brunswick).
le 26 juillet 1989	Collision entre un train de voyageurs et un camion à benne au passage à niveau public du point milliaire 74,60 de la subdivision Yale, à Chilliwack (Colombie-Britannique).
le 26 juillet 1989	Collision entre un train de voyageurs et un véhicule articulé au passage à niveau public du point milliaire 199,92 de la subdivision Wainwright, à Bruce (Alberta).
le 30 août 1989	Entreposage de produits dangereux dans la propriété de la compagnie de chemin de fer.
le 18 octobre 1989	Collision entre un train en affectation de triage et un train de marchandises au point milliaire 332,60 de la subdivision Kingston, à Toronto (Ontario).
le 27 octobre 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 198,60 de la subdivision Redditt, à Elma (Manitoba).
le 17 novembre 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 21,70 de la subdivision Nipigon, à Pays Plat (Ontario).
le 4 décembre 1989	Collision entre un train de marchandises et un camion au passage à niveau public du point milliaire 52,13 de la subdivision Massena, près de Howick (Québec).
le 12 décembre 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 79,50 de la subdivision Drummondville, à Saint-Léonard d'Aston (Québec).
le 14 décembre 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 24,00 de la subdivision Chalk River, à Almonte (Ontario).



SUBVENTIONS AU TRANSPORT

La Direction générale des subventions au transport administre les programmes fédéraux relatifs à l'établissement des tarifs statutaires, aux subventions pour les services de transport ferroviaire ainsi qu'à la rationalisation du réseau ferroviaire canadien. La direction générale vérifie les comptes des compagnies ferroviaires, en estime les coûts et en fixe les tarifs. Elle détermine et traite aussi les subventions pour les services de transport ferroviaire. Elle examine les investissements afférents au transport du grain de l'Ouest et elle évalue les projets d'abandon de voie ferrée.

Son mandat découle de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN)*, de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO)*.

En 1989, la direction générale a versé 630,4 millions de dollars répartis comme suit :

- 568,3 millions de dollars en vue d'abaisser le coût du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs canadiens.
- 23,3 millions de dollars pour compenser les pertes encourues par le maintien, à titre de service public, des lignes non rentables.
- 33,8 millions de dollars pour subventionner le transport vers l'Est du grain et de la farine en vue de leur exportation.
- 6 millions de dollars pour couvrir les pertes encourues par les services de trains de voyageurs autres que VIA Rail.

Autres démarches entreprises :

- En 1989, CN a reçu l'autorisation d'abandonner l'exploitation de 815 milles de voie ferrée, soit 4 p. cent de son réseau. L'Office a également autorisé CP à abandonner 485 milles, soit 3,5 p. cent de son réseau. La Loi limite le total des abandons de voie ferrée à 4 p. cent par année du réseau d'une compagnie de chemin de fer.
- Le calcul du barème annuel 1989-1990 pour le transport du grain de l'Ouest a été complété en

juin dernier. Le barème de 1989 des produits dérivés du colza Canola a été publié en janvier.

- La *LTGO* prévoit que l'Office doit procéder à un examen quadriennal des coûts de transport du grain de l'Ouest. Cet examen constitue le fondement même de la détermination des subventions au transport du grain de l'Ouest ainsi que des barèmes annuels pour les quatre campagnes agricoles subséquentes. En 1989, dans le cadre de cet examen, l'Office a rendu plusieurs décisions majeures portant notamment sur la réduction des coûts des équipages, les gains de productivité, le ratio investissement net/investissement brut dans les embranchements tributaires du transport du grain et le coût du capital. L'Office doit soumettre au ministre des Transports, le 31 mars 1990, le rapport de cet examen.

La direction générale est constituée de quatre directions : Gestion et coordination des programmes, Rationalisation du réseau ferroviaire, Taux et paiements et enfin, Services de vérification.

Prix et versements - Grain de l'Ouest

Les versements de subventions à CN, à CP et à BC Rail, aux termes des dispositions de la *LTGO*, qui entraînent une réduction des coûts du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs ont totalisé 568,3 millions de dollars en 1989. Ces versements ont exigé le traitement de réclamations pour 400 000 mouvements de wagon de chemin de fer, par l'entremise de programmes et de banques de données informatisés, ainsi que par un vaste processus de validation sur place. La direction générale continue de vérifier les systèmes de bordereau de CN et CP, comme l'exigent les procédures de versement de subventions.

Les montants des versements de subventions sont basés sur la portion gouvernementale du barème annuel. Les tarifs sont calculés en fonction du coût variable du transport du grain visé par la Loi. Les coûts qu'entraîne le calcul du barème annuel sont établis conformément à la *Classification uniforme des comptes*, au *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et aux manuels d'établissement des prix de revient pour les chemins de fer. Ces coûts, calculés tous les quatre ans, sont indexés annuellement afin de traduire l'évolution des prix de la main-d'œuvre, du carburant, du matériel et des investissements dans le secteur du transport ferroviaire. Ces prix indexés servent à établir le barème annuel.

En avril 1989, la direction générale est devenue responsable de l'établissement et du versement des paiements à Central Western Railway (CWR). En s'appuyant sur les recommandations de la direction générale, l'Office du transport du grain, administrateur du Fonds de réserve pour l'amélioration du réseau, faisait antérieurement les versements à CWR. En 1989, les paiements ont totalisé 1,1 million de dollars.

La direction générale a vérifié, pour le compte de Transports Canada, les réclamations présentées par CN, CP, BC Rail et CWR aux termes des accords conclus sous le régime du Programme spécial d'aide. Ces accords, qui ont pris fin en juillet 1989, ont été conclus afin de fournir une aide temporaire aux producteurs de grain de l'ouest du Canada. Les dernières recommandations en matière de versement aux termes de ce programme ont été rendues publiques en novembre 1989. Les paiements recommandés au ministre des Transports pour la période comprise entre janvier et décembre 1989, s'élevaient à 7,6 millions de dollars.

La recommandation touchant le montant de l'indemnité au CN est soumise chaque année au ministre des Transports comme l'exige la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Paiements pour le transport vers l'Est

L'Office a terminé une importante vérification du programme de subventions pour le transport vers l'Est afin d'effectuer les paiements finals pour les années 1982 à 1989.

Rationalisation du réseau ferroviaire

Conformément aux dispositions des articles 157 à 181 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'Office évalue les requêtes des compagnies de chemin de fer pour l'abandon de voies ferrées ou d'un tronçon de voie ferrée. L'Office doit tenir compte de la rentabilité actuelle et future de la ligne avant de rendre sa décision. Il prend alors en considération les demandes des expéditeurs à la lumière d'objectifs tels que : l'amélioration de la rentabilité des voies ferrées, la réduction du fardeau des subventions fédérales et la satisfaction des intérêts commerciaux en cause.

L'abandon d'une voie ferrée est une question délicate pour l'industrie, le public et tous les paliers de gouvernement. L'Office s'emploie donc à dissiper les inquiétudes au moyen de vastes consultations auprès des parties intéressées.

En 1989, CN a demandé à l'Office de rendre des décisions d'abandon à l'égard de 1 255 milles de voie, soit 6,1 p. cent de l'ensemble de son réseau. L'Office a autorisé CN à abandonner l'exploitation de 815 milles de voie, soit 4 p. cent de son réseau, en 1989 et lui a alors ordonné de maintenir en service 38 milles de voie, soit 0,1 p. cent de son réseau. Il a aussi fixé à 1990, l'abandon de 1 p. cent du réseau, soit 206 milles de voie. La décision relative à trois cas visant 196 milles de voie, ou 1 p. cent du réseau, a été reportée à 1990.

En 1989, l'Office a rendu des décisions relativement à 5 p. cent du réseau de CP, soit 689 milles de voie. L'abandon de 479 milles de voie, soit 3,5 p. cent du réseau, a été autorisé pour l'année. L'abandon des 210 milles de voie restants, soit 1,5 p. cent du réseau, est prévu pour l'année en raison principalement des obligations législatives liées aux exigences de service de VIA Rail.

En bref, l'Office a traité toutes les demandes d'abandon de lignes en instance, sauf deux pour lesquelles des décisions devraient être rendues en 1990.

Vérification des investissements dans le transport du grain de l'Ouest

L'Office effectue un examen quadriennal, conformément à la *LTGO*, afin d'établir les coûts variables pour le transport du grain de l'Ouest pour l'année civile ou la campagne agricole la plus récente. L'examen des coûts a permis cette année de déterminer les coûts de l'année de référence 1988, lesquels serviront à l'établissement des barèmes pour 1990-1991, 1991-1992, 1992-1993 et 1993-1994. Les coûts de l'année de référence sont indexés annuellement afin de tenir compte de l'inflation suivant l'évolution des prix du transport ferroviaire et les prévisions des volumes d'expédition de grain.

La Loi oblige l'Office à examiner les investissements des compagnies de chemin de fer dans les installations et l'équipement destinés au transport du grain de l'Ouest. L'ONT a conclu que les plans généraux d'investissement pour 1989 présentés par CN et CP étaient conformes aux normes.

Embranchements et paiements aux services de transport ferroviaire de passagers

En 1989, l'Office a administré des programmes de subventions pour l'exploitation des embranchements déficitaires et pour les services de passagers admissibles non exploités par VIA Rail. En tout, ces versements en subventions ont totalisé 28,3 millions de dollars en 1989. Les derniers montants versés à CP pour 1985 et 1986 ainsi qu'à Algoma Central Railway pour 1986 ont été effectués en 1989.

Frais facturés à VIA Rail par CN et CP

L'Office est responsable devant le ministre des Transports de la présentation annuelle des frais facturés à VIA Rail par CN et CP, pour leurs services. Ces frais sont calculés suivant le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*.

Tarifs dérivés du colza Canola

Conformément au décret CP 1976-894 et à l'article 112 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, la direction générale a établi pour 1989 les tarifs compensatoires minimaux pour le transport des produits dérivés du colza Canola.

Enlèvement de gares

Les enlèvements de gares de chemin de fer, suivant les requêtes à cet effet, ont été complétés en 1989. L'annonce, en octobre dernier, par le ministre des Transports, de réductions dans les services passagers de VIA Rail, pourrait avoir des incidences sur ce programme.

TABLEAU 1

PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1989
LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada $	Canadien Pacifique Limitée $	BC Rail Limited $	Central Western Railway $	Total $
Décembre 1988 (1)	27 562 236,40	20 696 316,24	215 944,47	–	48 474 497,11
Janvier 1989	23 867 130,66	11 615 565,87	131 685,22	–	35 614 381,75
Février	19 525 649,91	10 572 844,53	162 109,35	–	30 260 603,79
Mars	22 013 540,10	13 608 832,88	115 031,03	–	35 737 404,01
Avril	25 115 104,34	13 550 881,83	267 685,84	125 221,75	39 058 893,76
Mai	24 328 283,26	14 418 810,49	135 419,56	123 492,91	39 006 006,22
Juin	24 494 346,60	21 364 036,21	105 211,50	111 001,66	46 074 595,97
Juillet (2)	24 559 301,14	20 903 161,19	157 609,90	136 482,76	45 756 554,99
Août	29 147 961,37	22 555 081,78	121 862,01	103 936,08	51 928 841,24
Septembre	35 666 791,38	31 766 365,92	273 937,30	137 322,42	67 844 417,02
Octobre	35 638 517,06	27 225 365,37	436 487,25	190 317,38	63 490 687,06
Novembre	34 037 099,13	30 222 823,61	583 164,21	181 403,29	65 024 490,24
Total	**325 955 961,35**	**238 500 085,92**	**2 706 147,64**	**1 109 178,25**	**568 271 373,16**

(1) Paiements versés lors des versements de janvier, février et mars 1989 en vertu du *Règlement sur les versements aux compagnies de chemins de fer.*

(2) Comprend les versements finaux relatifs à la campagne agricole de 1988-1989 prenant fin le 31 juillet 1989.

TABLEAU 2

PAIEMENTS POUR 1988 VERSÉS AU 31 DÉCEMBRE 1989
LOI SUR LES CHEMINS DE FER ET *LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX*

Type de paiements	Total $
Loi sur les chemins de fer	
Article 270 (Service de trains de voyageurs)	5 999 634
Article 281 (Tarifs de l'Est)	33 768 069
Total partiel	39 767 703
Loi de 1987 sur les transports nationaux	
Article 178 (Embranchements)	22 318 069
Total partiel	22 318 069
Total	**62 085 772**

TABLEAU 3

ARRÊTÉS ET DÉCISIONS, 1989
ABANDON D'EMBRANCHEMENTS

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
Terre-Neuve				
(CN) Stephenville	White's Road-Stephenville 0,00-7,00	7,00	1989-R-9 89/01/23	Abandon le 22 février 1989.
Nouvelle-Écosse				
(CP) Kentville[1]	Kentville-Annapolis Royal 4,6-58,4	53,8	1989-R-182 89/07/13	Abandon le 13 juillet 1990.
(CP) Yarmouth[1]	Annapolis Royal-Yarmouth 0,0-86,6	86,6	1989-R-182 89/07/13	Abandon le 13 juillet 1990.
Île-du-Prince-Édouard				
(CN) Borden[2]	Charlottetown-Borden 0,00-42,40	42,40	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) Kensington[2]	Emerald Jct.-Linkletter 0,00-19,45	19,45	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) Kensington	Linkletter-Tignish 19,45-84,61	65,16	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 15 octobre 1989.
(CN) Montague	Mt.Stewart Jct.-Montague 0,00-25,61	25,61	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 15 octobre 1989.
(CN) Murray Harbour	Maple Hill-Uigg 0,00-17,77	22,37	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 15 octobre 1989.
(CN) Souris	Royalty Jct.-Souris 0,00-55,02	55,02	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 15 octobre 1989.
(CN) Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct.-Baltic 0,00-5,00	5,00	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 15 octobre 1989.
Nouveau-Brunswick				
(CP) Aroostook	Aroostook-Intl. Boundary 0,0-4,8	4,8	1989-R-41 89/03/03	Abandon le 2 mai 1989.

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
(CN) Caraquet	East Bathurst-Tracadie 4,34-72,04 Y compris l'embr. Shippigan	74,97	1989-R-40 89/03/03	Abandon le 2 mai 1989.
(CP) Houlton	Debec-Intl. Boundary 0,0-5,0	5,0	1989-R-42 89/03/03	Abandon le 2 mai 1989.
(CN) St-Quentin	Tide Head-I.N.R. Jct. 0,00-103,50	103,50	1989-R-80 89/04/07	Abandon le 7 juin 1989.
(CP) Shogomoc	Woodstock-Newburg 51,5-54,2	2,7	1989-R-90 89/05/12	Abandon le 11 juillet 1989; demande d'abandon en sursis.
(CP) Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88,5-104,6	16,1	1989-R-90 89/05/12	Abandon le 11 juillet 1989; demande d'abandon en sursis.
(CP) Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0,0-27,5	27,5	1989-R-91 89/05/12	Abandon le 11 juillet 1989; demande d'abandon en sursis.
(CN) Tormentine[2]	Sackville-Tormentine 0,00-35,39	35,39	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 31 décembre 1989.
Québec				
(CP) Beebe	Lennoxville-Beebe Jct. 2,9-32,9	30,0	1989-R-384 89/11/30	Abandon le 30 décembre 1989.
(CN) Danville	Chaudière-Richmond 0,00-87,22 Y compris les embr. Victo Container et Victoriaville	88,62	1989-R-21 89/02/08	Abandon le 16 octobre 1989.
(CP) Drummondville	Foster-Drummondville 0,0-46,7 Y compris l'embr. Drummondville et L'Avenir	48,6	1989-R-366 89/11/21	Abandon le 21 décembre 1989.
(CN) Granby	Granby-Clough 9,00-15,57	6,57	1989-R-317[3] 89/11/09	Abandon le 9 décembre 1989.
(CN) Granby	Clough-Chambly 15,57-44,00	28,43	1989-R-317[3] 89/10/13	Maintien en exploitation.

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
(CP) Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe 13,6-44,4	30,8	1989-R-178 89/07/04	Abandon le 4 juillet 1990.
(CP) Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier 44,4-138,2	93,8	1989-R-177 89/07/04	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36,50-55,57	19,07	1989-R-389 89/12/01	Abandon le 2 janvier 1990.
(CN) Sorel	Tracy-Sorel 45,50-47,16 Nicolet-St-Grégoire 77,00-84,20 Y compris l'embr. Bécancour	9,16	1989-R-45 89/03/09	Maintien en exploitation.
(CN) Sorel	Sorel-Nicolet 47,16-77,00	30,14	1989-R-45 89/03/09	Abandon le 7 avril 1989.
(CP) Stanstead	Beebe Jct.-Rock Island 0,0-2,4	2,4	1989-R-385 89/11/30	Abandon le 30 décembre 1989.
(CP) Témiscamino	Témiscaming-Gendreau 40,5-47,9	7,4	1989-R-63 89/03/30	Abandon le 30 septembre 1989.
(CN) Témiscouata	Cabano-Edmunston East 44,00-77,00	33,00	1989-R-54 89/03/20	Abandon le 16 octobre 1989.
Ontario				
(CP) Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9,0-28,1	19,1	1989-R-381 89/11/29	Abandon le 15 janvier 1990.
(CN) Forest	St.Mary's-Lucan 0,00-15,50	15,50	1989-R-226 89/08/11	Abandon le 1er janvier 1990.
(CN) Forest	Lucan-Parkhill 15,50-30,50	15,00	1989-R-169 89/06/22	Abandon le 22 juillet 1989.
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham 1,41-30,34	28,93	1989-R-24 89/02/13	Maintien en exploitation.
(CN) Newmarket (Embr. Beeton et Alliston)	Beeton-Barrie 58,75-77,10 P.M. 0,00-P.M. 5,52	23,87	1989-R-231 89/08/15	Abandon le 1er janvier 1990.
(CN) Renfrew	Nepean-Arnprior 0,00-27,20	27,20	1989-R-346 89/11/07	Abandon le 30 décembre 1990.
(CN) Renfrew	Arnprior-Renfrew 27,20-43,78	16,58	1989-R-346 89/11/07	Abandon le 31 décembre 1989.

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
(CP) Simcoe/ Waterford	Waterford-Simcoe Jct. 35,3-43,1 Brantford-L.E.& N. Jct. 63,7-78,9 Y compris l'embr. Waterford	7,8 16,3	1989-R-117 89/05/02	Abandon le 1er juillet 1989.
(CP) Simcoe/ Waterloo	Main Street Galt-Brantford 0,0-19,4 Main Street Galt 0,0-0,8	19,4 0,8	1989-R-199 89/08/02	Abandon le 2 août 1990.
(CN) Uxbridge (Embr. Campbellford)	Peterborough-Lindsay 63,25-85,18 y compris l'embr. Lakefield 0,00-9,51	31,44	1989-R-160 89/06/12	Abandon le 12 juillet 1989.
(CP) Waterford	Hamilton-Brantford 41,0-61,0	20,0	1989-R-117 89/05/02	Abandon le 1er juillet 1989.
Manitoba				
(CN) Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0,50-72,00	71,50	1989-R-232 89/08/14	Abandon le 1er janvier 1990.
Saskatchewan				
(CN) Chelan	Reserve-Weekes 0,00-12,87	12,87	1989-R-81 89/04/07	Abandon le 6 juin 1989.
(CN) Corning	Peebles-Corning 0,00-14,40	14,40	1989-R-351 89/11/14	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) Erwood	Baden-Hudson Bay 50,85-100,00	49,15	1989-R-249 89/09/05	Abandon le 2 janvier 1990.
(CP) Kisbey	Griffin-Weyburn 43,6-60,9	17,3	1989-R-370 89/11/23	Abandon le 23 décembre 1989.
(CP) Neudorf	Rocanville-Esterhazy 53,5-82,0	28,5	1989-R-118 89/05/03	Abandon le 2 juin 1989.
(CN) Porter	Oban Jct.-Cando 0,00-18,00	18,00	1989-R-352 89/11/14	Abandon le 31 décembre 1989.
(CP) Shamrock	Archive-Tyson 0,0-70,3	70,3	1989-R-365 89/11/21	Abandon le 21 décembre 1989.
Alberta				
(CP) Altawan	Notukeu-Manyberries 65,7-122,1	56,4	1989-R-370 89/11/23	Abandon le 23 décembre 1989.

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
(CN) Coronado	Elk Point-Lindbergh 140,20-151,78	11,58	1989-R-27 89/02/13	Abandon le 15 mars 1989.

[1] compris dans une demande
[2] compris dans une demande
[3] addenda à l'arrêté 1989-R-317 émis le 9 novembre 1989.

TABLEAU 4

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS
DEMANDES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1989

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
Nouvelle-Écosse			
(CN) Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool y compris les embr. Lunenburg, Blue Rocks, Yarmouth et Liverpool Town 42,25-109,07	77,02	Audience publique tenue le 18 juillet 1989; la décision n'a toujours pas été rendue.
(CP) Kentville[1]	Kentville-Annapolis Royal 4,6-58,4	53,8	Abandon le 13 juillet 1990.
(CP) Yarmouth[1]	Annapolis Royal-Yarmouth 0,0-86,6	86,6	Abandon le 13 juillet 1990.
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Borden[2]	Charlottetown-Borden 0,00-42,40	42,40	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) Kensington[2]	Emerald Jct.-Linkletter 0,00-19,45	19,45	Abandon le 31 décembre 1989.
Nouveau-Brunswick			
(CP) Shogomoc	Woodstock-Newburg 51,5-54,2	2,7	Demande d'abandon en sursis.
(CP) Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88,5-104,6	16,1	Demande d'abandon en sursis.
(CP) Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0,0-27,5	27,5	Demande d'abandon en sursis.
(CN) Tormentine[2]	Sackville-Tormentine 0,00-35,39	35,39	Abandon le 31 décembre 1989.
Québec			
(CN) Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48,10-104,23	56,13	Publication de l'avis de réexamen le 21 novembre 1989.
(CN) Chapais	Franquet-Chapais 72,06-169,40	97,34	Audience publique tenue le 12 juin 1989; la décision n'a toujours pas été rendue.

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
(CN) Granby	Clough-Chambly 15,57-44,0	28,43	Maintien en exploitation; réexamen d'ici décembre 1991.
(CP) Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe 13,6-44,4	30,8	Abandon le 4 juillet 1990.
(CP) Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier 44,4-138,2	93,8	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's 2,6-36,50	33,88	Maintien en exploitation; réexamen d'ici décembre 1990.
(CN) St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36,50-55,57	19,07	Abandon le 2 janvier 1990.
(CN) Sorel	Tracy-Sorel 45,50-47,16 Nicolet-St-Grégoire 77,00-84,20, y compris l'embr. Bécancour	9,16	Maintien en exploitation; réexamen d'ici novembre 1990.
Ontario			
(CN) Burford	Brantford-Burford 3,35-11,00	7,65	Maintien en exploitation; réexamen d'ici novembre 1990.
(CP) Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9,0-28,1	19,1	Abandon le 15 janvier 1990.
(CN) Forest	St.Mary's-Lucan 0,00-15,50	15,50	Abandon le 1er janvier 1990.
(CN) Kincardine[3]	Listowel 0,00-1,41	1,41	Maintien en exploitation; réexamen d'ici août 1990.
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham 1,41-30,34	28,93	Maintien en exploitation; réexamen d'ici août 1990.
(CN) Marmora	Picton-Trenton 0,05-30,15, y compris l'embr. Bethlehem 0,00-4,23	34,33	Demande reçue le 28 novembre 1989.
(CN) Meaford	Barrie-Collingwood 1,09-31,40, y compris l'embr. Penetang 0,00-2,00, y compris l'embr. Pretty River 0,00-0,92	3,23	Demande reçue le 28 novembre 1989.
(CN) Newmarket (Embr. Beeton et Alliston)	Beeton-Barrie 58,75-77,10 0,00-5,52	23,87	Abandon le 1er janvier 1990.

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
(CN) Newton[3]	Stratford-Palmerson 1,17-36,62	35,45	Maintien en exploitation; réexamen d'ici août 1990.
(CN) Owen Sound[3]	Palmerston-Owen Sound 0,00-71,43	71,43	Maintien en exploitation; réexamen d'ici août 1990.
(CN) Renfrew	Nepean-Arnprior 0,00-27,20	27,20	Abandon le 30 décembre 1990.
(CN) Renfrew	Arnprior-Renfrew 27,20-43,78	16,58	Abandon le 31 décembre 1989.
(CP) Simcoe/ Waterloo	Main Street Galt-Brantford 0,0-19,4 Main Street Galt 0,0-0,8	19,4	Abandon le 2 août 1990.
(CN) Smith's Falls	Richmond-Smith's Falls 13,00-34,05	21,05	Publication de l'avis de réexamen le 30 novembre 1989.
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane 99,00-181,42	82,42	Maintien en exploitation; réexamen d'ici à juin 1990.
(CN) Uxbridge	Lindsay-Stouffville 0,00-40,31 y compris l'embr. Campbellford 85,18-86,28 y compris l'embr. Haliburton 0,00-0,53 y compris l'embr. Lindsay River 0,00-3,20 y compris l'embr. Lindsay Industrial 0,00-2,50	47,65	Demande reçue le 28 novembre 1989.
Manitoba			
(CN) Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0,50-72,00	71,50	Abandon le 1er janvier 1990.
(CP) Lac du Bonnet	Molson-Lac du Bonnet 43,6-65,7	22.1	Demande reçue le 13 décembre 1989.
(CN) Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct. 33,60-37,79	4,19	L'abandon dépend de la construction d'un raccordement.
(CN) Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany 0,00-11,90	11,90	L'abandon dépend de la construction d'un raccordement.
Saskatchewan			
(CN) Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer 39,37-85,00	45,63	Maintien en exploitation; réexamen d'ici août 1990.

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
(CP) Coronation	Major-Compeer 22,9-43,1	20,2	Demande reçue le 13 décembre 1989.
(CP) Empress	Leader-Empress 89,9-111,0	21,1	Demande reçue le 13 décembre 1989.
(CN) Erwood	Baden-Hudson Bay 50,85-100,00	49,15	Abandon le 2 janvier 1990.
(CP) Kisbey	Arcola-Stoughton 0,5-23,3	22,8	Demande reçue le 13 décembre 1989.
(CN) Preeceville	Preeceville-Kelvington 72,73-112,87	40,14	Maintien en exploitation; réexamen d'ici juillet 1990.
Alberta			
(CP) Sterling	Manyberries-Orion 0,0-6,0	6,0	Demande reçue le 13 décembre 1989.
Colombie-Britannique			
(CP) Boundary	Robson West-Midway 30,7-126,6; y compris embr. Carson & Carmi	100,3	Maintien en exploitation; réexamen d'ici octobre 1990.
(CN) Cowichan	Victoria 0,00-1,90	1,90	Maintien en exploitation; réexamen d'ici avril 1990.
(CN) Cowichan	Victoria 0,00-1,37	1,37	Maintien en exploitation; réexamen d'ici avril 1990.
(CP) Princeton Y compris les 12,3 milles de l'embr. Okanagan Falls au p.m. 0,5	Penticton-Spence Bridge 0,0-177,8	190.1	Demande reçue le 13 décembre 1989.

[1] Compris dans une demande
[2] Compris dans une demande
[3] Compris dans une demande

SERVICES JURIDIQUES

Les Services juridiques conseillent le président, les membres et le personnel de l'ONT.

Les Services juridiques étant structurés comme une étude légale, ils ont, à leur tête, un avocat général. Le personnel est composé de deux avocats généraux adjoints, de huit avocats, d'un adjoint juridique, de l'adjoint administratif de l'avocat général, de trois secrétaires et d'un réceptionniste.

Les Services juridiques s'occupent de tous les cas dont l'Office est saisi. En 1989, ils ont participé activement à l'enquête sur l'établissement des prix de VIA Rail, à de nombreuses audiences portant sur des abandons de lignes ferroviaires de même qu'à différents projets spéciaux.

Leurs tâches sont variées. Les avocats des Services juridiques donnent des avis sur l'interprétation et sur l'application des lois et règlements touchant les attributions et compétences de l'ONT. Ils lui recommandent les mesures à prendre dans des cas précis et le conseillent sur les aspects juridiques de ses décisions. Ils assistent les membres et le personnel de l'Office dans l'évaluation et l'analyse des demandes, des plaintes et des interventions reçues. De plus, ils représentent l'ONT aux audiences publiques et veillent à leur bon déroulement. Ils représentent également l'ONT à la Cour fédérale et à la Cour suprême du Canada dans les cas d'appel de ses décisions sur des questions de compétence.

Enfin, au nombre des tâches courantes des services juridiques, figurent aussi la préparation d'avis juridiques, les conseils juridiques, l'examen, la vérification et la rédaction de documents, le suivi de dossiers à long terme et la participation à des projets spéciaux.

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

CAUSES ABANDONNÉES EN 1989

F.J. Turner et Turn-Air Ltd. c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier : T-859-86

La plaignante a déposé, le 3 avril 1986, sa réclamation pour les dommages présumément entraînés par la décision n° 1984-A-130 du 4 avril 1984 dans laquelle le Comité des transports aériens (CTA) annule son permis. Ce permis ayant été rétabli le 26 juillet 1985, la plaignante soutient qu'elle a subi des dommages pendant la période durant laquelle elle n'a pas pu exploiter son service.

La plaignante a déposé un avis de désistement à la Cour le 3 mars 1989.

DÉSICIONS RENDUES EN 1989

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports et Bowater Mersey Paper Company

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1147-88

CN a demandé, le 18 juin 1988, l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Chester. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) s'est opposée à l'abandon et a demandé que lui soient divulguées des données confidentielles sur les coûts du CN, de sorte qu'elle puisse présenter son mémoire avant que l'Office ne fasse le calcul des pertes réelles. À l'issue d'une audition de cette question, l'Office a décidé, le 1er août 1988, que CN devait divulguer certaines données à Bowater. Dans une lettre datée du 19 août 1988, l'Office a corrigé sa décision du 1er août de façon à établir clairement que CN devait divulguer tous ses documents de travail, sauf ceux qui renfermaient des données sur ses coûts unitaires.

CN a demandé avec succès l'autorisation d'interjeter appel de la lettre du 19 août de l'Office. L'appel a été entendu le 19 décembre 1988, mais la Cour a porté l'affaire en délibéré.

En appel, CN a fait valoir que l'Office avait outrepassé les limites de sa compétence car sa lettre du 19 août renfermait une correction de fond et non de forme. Il a ajouté que, même si l'Office avait eu compétence, il avait violé les principes de justice naturelle en ne consultant pas CN avant d'apporter la correction. Enfin, CN a soutenu que l'Office avait abusé de son pouvoir en faisant pareille correction, rendant ainsi déraisonnable sa décision initiale du 1er août.

L'appel a été agréé le 18 janvier 1989.

VIA Rail Canada Inc. c. l'Office national des transports et Voyageur Colonial Limitée *et al*

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-300

Le 19 janvier 1989, VIA Rail Canada Inc. a déposé une requête d'autorisation d'appel d'une décision de l'Office national des transports, datée du 19 décembre 1988, à l'effet que la réduction des prix de deux tarifs de VIA était jugée préjudiciable à l'intérêt public.

VIA alléguait que :

1) l'Office n'avait pas l'autorité de rendre une telle décision;

2) l'Office avait commis une erreur dans l'interprétation de la notion de « préjudice à l'intérêt public », au sens où l'entend le paragraphe 281(3) de la *Loi sur les chemins de fer*;

3) l'Office avait outrepassé son domaine de compétence en faisant d'un examen, une enquête sur les pratiques commerciales de VIA;

4) les conclusions de l'Office ne faisaient pas le poids devant la preuve présentée dans son ensemble.

La cause a été entendue le 17 février 1989 et, le 1er mars 1989, la Cour d'appel fédérale a refusé l'autorisation d'appel.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-314

Le 17 mai 1989, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a déposé une requête d'autorisation d'appel de l'arrêté n° 1988-R-1215 daté du 23 décembre 1988.

Cet arrêté prescrivait l'utilisation de la Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes, en date du 1er janvier 1989, par toutes les compagnies de chemin de fer réglementées par l'Office national des transports.

Le 3 août 1989, la Cour fédérale a refusé l'autorisation d'appel à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports et Alberta Gas Chemicals Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1167-88

Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL) a déposé une demande à l'Office national des transports (ONT), le 25 juillet 1988, aux termes de l'article 136 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, en vue de l'établissement d'un prix de ligne concurrentiel (PLC) entre AGCL et CP pour le transport du méthanol depuis Medicine Hat, en Alberta, jusqu'à Shelby, au Montana. Après examen des plaidoiries, l'Office a établi le PLC, le 8 septembre 1988, dans l'arrêté n° 1988-R-798.

Le 25 novembre 1988, CP a demandé avec succès l'autorisation d'interjeter appel de cet arrêté. De l'avis du CP, l'Office a commis des erreurs de droit et de compétence puisque Shelby n'est pas la véritable destination des marchandises en cause. De fait, il n'y a aucun parcours continu exploité par deux ou plusieurs transporteurs entre les points d'origine et de destination, contrairement aux dispositions de la loi relatives aux PLC.

Dans un jugement daté du 25 octobre 1989, l'appel a été rejeté sans frais et dépens.

CAUSES EN INSTANCE

Canadien Pacifique Limitée c. la Commission canadienne des transports et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-263-85

Canadien Pacifique Limitée, l'appelante, fait valoir que, dans l'ordonnance n° R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en arrêtant que les taux spéciaux de manœuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon CP, cette conclusion va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la *Loi nationale de 1967 sur les transports*. L'appelante avance également que le CTCF a commis une erreur en omettant de déterminer si l'Ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que, même si ce n'était pas le cas, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manœuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en plus d'alléguer que l'appelante « n'a pas réussi à monter une cause défendable », a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la Commission « ne s'est pas prononcée ».

L'autorisation d'appel a été accordée le 1er mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP a déposé son avis d'appel dans lequel il ajoutait que le CTCF « avait commis une erreur de droit en n'ayant pas conclu que le *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises*, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs ».

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports, Canadien Pacifique Limitée et Union Carbide Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-551-86

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), en vertu d'une autorisation d'appel accordée le 10 septembre 1986, en appelle d'une décision majoritaire rendue par le Comité de révision le 17 septembre 1985 et des motifs de la décision datés du 6 juin 1986. CN soutient que le Comité a commis une erreur de droit et de compétence lorsqu'il a conclu que les taux spéciaux de manœuvre du CN touchant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF) et lorsqu'il a ordonné que ces

taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appelante fait également valoir que la *Loi nationale de 1967 sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et, par conséquent, qu'elle doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi d'interprétation*.

Selon l'appelante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur les mouvements du grain et de la farine vers l'est du Canada, et l'article 23 de la LTN, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

CP, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête d'autorisation d'appel devrait être rejetée car la CCT a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manœuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manœuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

La cause est toujours en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-509-86

Conformément à l'autorisation qui lui a été accordée le 23 juillet 1986, CP en appelle de l'ordonnance n° R-39175, prise le 10 mars 1986 par le Comité des transports par chemin de fer, qui autorise une augmentation des frais de manœuvre inter-service à Montréal (Québec). Le demandeur allègue que la CCT a commis une erreur de droit en autorisant ces augmentations et en ne concluant pas qu'elles étaient interdites selon les dispositions législatives suivantes :

- l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- le *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises*;
- la décision du Comité de révision datée du 17 septembre 1985.

La cause n'a pas encore été entendue.

Canadien Pacifique Limitée c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-332

Le 28 octobre 1987, le demandeur a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39414 prise par le Comité des transports par chemin de fer le 28 mai 1986, qui ordonne le dépôt de nouveaux taux à l'égard des mouvements de farine et d'huile de colza Canola. Le demandeur soutient que la CCT a outrepassé sa compétence en ordonnant le dépôt de taux communs.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-753-87

Le 28 août 1987, CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 4 mars 1987, qui lui refuse l'autorisation d'inclure, dans ses demandes de paiement de subventions à l'égard de la subdivision Campbellford, les coûts liés à l'enlèvement d'un pont en contre-haut au-dessus de la rivière Trent.

La cause est toujours en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-834-87

Le 10 septembre 1987, CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendue par le Comité de révision de la CCT le 5 mai 1987, qui rejette la requête présentée par CN en vue de la révision d'une partie de l'ordonnance n° R-39889 prise par le CTCF le 10 octobre 1986.

Cette décision a eu pour effet d'empêcher CN d'abandonner le transport des marchandises sur un embranchement qui sert également au service de trains de voyageurs.

CN soutient que le Comité de révision a commis une erreur de droit lorsqu'il a interprété les dispositions d'abandon de l'exploitation d'un embranchement

contrairement à la loi et en contravention des règles établies d'interprétation législative.

Cet appel n'a pas encore été entendu.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1025-87

Le 14 septembre 1987, CN a reçu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 3 juin 1987, selon laquelle l'embranchement Denison est un chemin de fer au sens de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*.

CN fait valoir que la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence pour en arriver à cette conclusion.

La cause est toujours en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports et Cargill Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-867-88

Le 28 juillet 1988, la Cour a autorisé CP à interjeter appel de la décision n° 135-R-1988 du 1er juin 1988 dans laquelle l'Office national des transports déclare que CP a manqué à ses obligations de transporteur public en refusant d'acheminer les marchandises selon la demande faite par Cargill Limited.

La cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-346

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a déposé, le 1er septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'appel concernant la décision n° 206-R-1988 de l'ONT datée du 2 août 1988. Cette décision porte sur l'abrogation de certaines ordonnances du CTCF relatives aux manœuvres spéciales d'interconnexion à Montréal-Est, au Québec, ainsi qu'à Hamilton, North Bay et Toronto, en Ontario.

La demande du CN se fonde sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, entrés en vigueur le 1er janvier 1988, n'avaient pas pour effet d'annuler les prix non compensatoires prescrits dans les ordonnances du CTCF.
- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu qu'avant de mettre en application des prix compensatoires pour des services d'interconnexion, le transporteur ferroviaire doit publier son tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur, conformément au paragraphe 117(1) de la LTN.
- La demande d'autorisation d'appel soulève d'importantes questions de droit et de compétence relativement à l'interprétation de la récente *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et aux pouvoirs qu'elle confère à l'Office national des transports.

La cause est toujours en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-355

CN a déposé, le 16 septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'appel concernant la décision n° 269-R-1988 de l'ONT, datée du 17 août 1988. Dans cette décision, l'ONT déclare que les installations de Domtar à Donnacona, (Québec) sont à une distance raisonnable du lieu de correspondance du CN et du CP, situé à Allenby (Québec), et qu'elles devraient être considérées comme étant dans les limites d'interconnexion aux termes de l'article 152 de la LTN.

CN fonde sa demande sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office n'a fourni aucune preuve appuyant sa conclusion.
- Il a violé les principes de justice naturelle en ayant des entretiens privés avec Domtar, sans donner à CN la chance de faire valoir son point de vue.
- Il a mal interprété le paragraphe 152(3) de la LTN en calculant la distance d'après un tracé direct au lieu du parcours de la voie.
- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a déclaré que le lieu de correspondance se trouvait à une distance raisonnable.

La cause est toujours en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. et Canada Malting Co. Limited.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-89-81

L'Office a décidé, le 7 octobre 1988, que le point 2135 du tarif 6200 du CP, qui donne les prix d'entreposage applicables au grain, aux produits agricoles et aux autres produits acheminés sur les voies de CP Rail en Colombie-Britannique, ne s'applique pas aux mouvements réels du grain. Selon l'Office, ces prix sont en règle et ne sont pas assujettis à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Cependant, cette décision s'applique uniquement au matériel appartenant à Canadien Pacifique Limitée, et non aux produits destinés au transport outre-mer.

CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision le 20 février 1989. Depuis lors, des contre-appels ont été déposés par Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd. et Canada Malting Co. Limited.

La cause est toujours en instance.

Westwind Aviation Corporation, exerçant ses activités sous le nom commercial de « Air West » c. l'Office national des transports et Perimeter Airlines (Inland) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-313

Le 3 avril 1989, Air West a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 105-A-1989 de l'Office national des transports datée du 3 mars 1989. Dans cette décision, l'Office refusa la demande présentée par Air West en vue d'être soustraite à la condition de protection de route à laquelle est subordonnée la licence n° ATC 3762/84(C), de manière à pouvoir effectuer des vols affrétés entre les points nommés dans la licence n° 882558 (classe 2) de Perimeter Airlines (Inland) Ltd.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Ministre des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard c. l'Office national des transports et Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-328

Le 7 août 1989, le ministre des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 348-R-1989 et de l'arrêté n° 1989-R-180 de l'Office national des transports concernant l'abandon, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de l'exploitation de huit lignes de chemin de fer qui sont utilisées à l'Île-du-Prince-Édouard ou qui desservent l'Île.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Atlantic Container Express Inc. (ACE) c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-329

Le 11 octobre 1989, ACE a déposé une requête d'autorisation d'appel des décisions de l'Office national des transports datées respectivement du 13 septembre et du 3 octobre 1989. Dans ces décisions, l'Office juge que l'ACE ne peut pas obtenir la divulgation de tous les renseignements confidentiels concernant la plainte qu'elle a faite en vertu des articles 35 et 113 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

L'ACE se plaint que certains prix exigés pour le transport à destination de Terre-Neuve et des Maritimes ne sont pas conformes aux conditions de l'adhésion de cette province et qu'ils ne sont pas compensatoires. Elle allègue que, pour participer pleinement à la procédure, il lui faut prendre connaissance de tous les renseignements confidentiels.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Forest City Trading Group Inc. c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-342

Le 12 octobre 1989, Forest City Trading Group Inc. a déposé une requête d'autorisation d'appel de la

décision n° 456-R-1989 dans laquelle l'Office national des transports refusait un dédommagement en vertu des articles 59, 60 et 147 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* relativement à certains rabais présumés consentis aux termes d'un contrat confidentiel pour le transport de bois d'œuvre.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Procureur général de la Reine pour Terre-Neuve c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-381

Le 26 octobre 1989, le Procureur général de la Reine pour Terre-Neuve a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision de l'Office national des transports visant la tenue d'une audience publique au sujet du régime d'application de la clause 32(2) des Conditions d'adhésion.

Cette décision a été prise à la suite d'une plainte portée devant l'Office selon laquelle certains prix de transport à destination de Terre-Neuve n'étaient pas conformes aux Conditions d'adhésion.

Terre-Neuve allègue que l'Office n'a pas la compétence de tenir une audience publique.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-336

Le 14 décembre 1989, Canadien Pacifique Limitée a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 570-R-1989 de l'Office national des transports datée du 15 novembre 1989.

Cette décision ordonne aux compagnies de chemin de fer de déposer un relevé des économies liées à la productivité aux fins du calcul des coûts de l'année de référence par l'Office comme l'exige l'article 38 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Le demandeur allègue que l'Office a commis une erreur de droit et qu'il a outrepassé sa compétence en interprétant erronément le paragraphe 38(1) et l'alinéa 38(2)a) de cette loi.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-337

Le 14 décembre 1989, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 570-R-1989 de l'Office national des transports datée du 15 novembre 1989.

Cette décision ordonne aux compagnies de chemin de fer de déposer un relevé des économies liées à la productivité aux fins du calcul des coûts de l'année de référence par l'Office comme l'exige l'article 38 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Le demandeur allègue que l'Office a commis une erreur de droit et qu'il a outrepassé sa compétence en interprétant erronément les paragraphes 38(1) et 38(2) de cette loi.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports et Alberta Gas Chemicals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossier : 21742

Le 21 décembre 1989, Canadien Pacifique Limitée a déposé une requête d'autorisation d'appel d'un jugement prononcé par la Cour d'appel fédérale le 25 octobre 1989. Dans ce jugement, la Cour rejette l'appel de la compagnie contre une décision de l'Office établissant un prix de ligne concurrentiel pour le transport du méthane de Medicine Hat (Alberta) jusqu'à la frontière américaine.

La requête d'autorisation d'appel était fondée sur les motifs suivants :

1. Les questions soulevées dans l'appel sont d'intérêt public et devraient être tranchées par la Cour suprême du Canada.

2. La Cour d'appel fédérale a commis une erreur de droit en décidant que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* autorise l'intimé à fixer un prix de ligne concurrentiel lorsqu'il n'y a pas de ligne concurrentielle.

3. La Cour d'appel fédérale a commis une erreur de droit dans son interprétation du terme « destination ».

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports et CSP Foods Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-338

Le 22 décembre 1989, Canadien Pacifique Limitée a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 596-R-1989, datée du 24 novembre 1989, dans laquelle l'Office lui ordonne de publier un tarif tel que demandé par CSP Foods Ltd.

Dans sa requête, CSP Foods Ltd. demande à l'Office de prendre un arrêté ordonnant à Canadien Pacifique Limitée de publier des prix pour le transport, de Altona et Harrowby (Manitoba) et de Nipawin (Saskatchewan) jusqu'à Winnipeg, de l'huile et de la farine de colza Canola à destination de certains endroits aux États-Unis.

Le demandeur allègue que l'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en jugeant que, selon le paragraphe 115(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, il serait dans l'obligation de publier un tarif pour ce type de transport ayant lieu sur un parcours continu et dont certaines parties sont exploitées par deux compagnies de chemin de fer ou plus (trafic de bout en bout), tel que stipulé aux articles 129 à 133 de la Loi.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

ADMINISTRATION CENTRALE ET ACTIVITÉS RÉGIONALES

ADMINISTRATION CENTRALE

La Direction générale de l'administration centrale, fournit un ensemble complet de services de gestion et de soutien administratif à l'Office. Elle coordonne l'élaboration et l'application des modes de gestion de l'ONT et des systèmes d'information qui s'y rattachent. Elle assure une gamme complète de services financiers et d'administration générale à l'appui des programmes mis sur pied par l'ONT conformément aux politiques administratives du gouvernement. Elle établit et entretient de bonnes relations publiques pour le compte de l'Office. Cette direction générale est constituée de cinq directions.

La Direction des services financiers élabore et met en œuvre les modes de planification stratégique des programmes et de gestion des ressources ainsi que les politiques, les programmes et les systèmes d'administration financière de l'ONT.

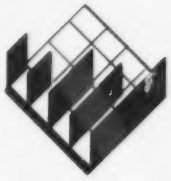
La Direction des services administratifs fournit des services touchant la gestion des fournitures, des locaux et des archives, les télécommunications, la sécurité, le contrôle des formulaires et des manuels, les contrats d'administration et diverses autres fonctions administratives. La direction est en outre responsable des services offerts par la bibliothèque.

La Direction des services de l'informatique formule et assure la mise en application des plans de gestion intégrée de l'information pour l'ONT, crée des systèmes informatiques adaptés aux besoins de fonctionnement et d'administration de l'ONT, et fournit des conseils concernant l'application de la technologie informatique aux activités de l'ONT.

La Direction des services de communication renseigne le public et les médias au sujet des arrêtés, décisions et responsabilités de l'Office, offre au président, aux membres et au personnel de l'ONT toute une gamme de services de communication.

La Direction de la vérification interne est responsable d'un programme détaillé de vérification lequel fournit au président et à la haute direction une évaluation indépendante des pratiques de gestion de l'Office et des recommandations appropriées. L'évaluation mesure l'efficacité des politiques et des

méthodes de gestion et leur conformité au mandat de l'ONT et aux directives des organismes centraux.



ACTIVITÉS RÉGIONALES

Région du Pacifique
Royal Centre, pièce 1836
1055, rue Georgia ouest
Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 3P3
Téléphone : (604) 666-2050
Télécopieur : (604) 666-3377

Région du Nord
Édifice Air Terminal
Pièce 304, niveau de la mezzanine
Aéroport de Whitehorse
Whitehorse (Yukon) Y1A 3E4
Téléphone : (403) 668-4453
Télécopieur : (403) 668-7954

Région de l'Ouest
3e étage
350, Troisième Avenue nord
Saskatoon (Saskatchewan) S7K 6G7
Téléphone : (306) 975-5201
Télécopieur : (306) 975-5206

Région de l'Ontario
28, rue Cumberland nord
Thunder Bay (Ontario) P7A 4K9
Téléphone : (807) 345-3534
Télécopieur : (807) 345-8045

Région du Québec
Édifice Dominion Public, 7e étage
685, rue Cathcart
Montréal (Québec) H3B 1M7
Téléphone : (514) 283-7620
Télécopieur : (514) 283-9702

Région de l'Atlantique
Édifice Place l'Assomption
770, rue Main
Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 9L5
Téléphone : (506) 857-7444
Télécopieur : (506) 857-7105

Conformément à l'article 20 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'Office a le pouvoir d'établir des bureaux régionaux à l'extérieur de la région de la Capitale nationale, l'un devant se trouver dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest. Afin de rendre ses services accessibles et de faire en sorte qu'ils répondent aux besoins des usagers des transports du Canada tout entier, l'Office a décidé d'ouvrir des bureaux dans les régions suivantes : le Nord (Whitehorse), le Pacifique (Vancouver), l'Ouest (Saskatoon), l'Ontario (Thunder Bay), le Québec (Montréal) et l'Atlantique (Moncton).

La partie qui suit décrit les activités menées en 1989 dans les bureaux régionaux de l'Atlantique et de l'Ouest, tous deux créés en 1988. Jusqu'ici, aucun rapport concernant les bureaux de Montréal, de Thunder Bay, de Vancouver et de Whitehorse n'a été soumis étant donné que leurs activités n'ont débuté qu'au cours de la dernière année.

Bureau régional de l'Atlantique

Le bureau régional de l'Atlantique a ouvert ses portes en juin 1988. Il se veut avant tout un « microcosme » des activités gérées par le personnel de l'administration centrale actuellement établie à Hull. Le bureau de l'Atlantique est responsable des questions locales se rattachant aux quatre secteurs de programmes suivants.

- **Règlement des différends :** cette section a été mise sur pied afin de résoudre les différends de nature économique entre transporteurs et usagers des services de transport en vue de favoriser la mise sur pied d'un réseau de transport efficace et utile dans la région de l'Atlantique. Elle est également responsable d'analyser les effets de la concentration économique du marché, y compris les fusions et les acquisitions, ainsi que de traiter les demandes liées à l'infrastructure ferroviaire.

- **Rationalisation du réseau ferroviaire :** cette section analyse toute question concernant le transport ferroviaire des passagers et la rationalisation des embranchements. C'est ainsi qu'elle collabore aux audiences publiques ayant trait aux abandons de lignes et participe à l'ébauche des ordonnances et des décisions de l'Office qui se rattachent à ces questions.

- **Entrée sur le marché et analyse du marché :** cette section assume trois principales fonctions : l'administration et le contrôle de l'application des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transporteurs, la préparation d'avis concernant la négociation et la mise en œuvre des accords internationaux touchant la région de l'Atlantique et la participation à l'examen annuel visant à déterminer les effets précis de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

- **Subventions selon les tarifs :** cette section administre les programmes de subventions selon les tarifs de transport de marchandises s'appliquant à la région. Le bureau de Moncton administre deux programmes de cette nature : la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Les subventions annuelles versées aux termes de ces deux lois totalisent 80,7 millions de dollars. La direction générale, en plus de s'acquitter des tâches internes de vérification, procède à des vérifications sur place dans la région de l'Atlantique afin d'examiner les réclamations présentées en vertu des programmes de subventions et de voir au règlement de ces paiements de subventions à l'endroit de plus de 8 000 réclamants dont la demande a été approuvée en vertu de ces programmes.

Transition

Au cours de la dernière année, le bureau régional a définitivement pris racine à Moncton. En plus du membre régional résidant, le bureau compte 45 employés qui, pour la plupart, ont pour tâche de mettre en œuvre les programmes de subventions selon les tarifs.

Réalisations

À titre de responsable du paiement des subventions, le bureau de Moncton avait, à la fin de novembre 1989, traité 12 479 réclamations déposées en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes* et de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. De plus, il avait effectué un nombre total de 60 vérifications sur place et ce, dans tout le territoire visé par le programme c'est-à-dire le territoire s'étendant à l'est de la ville de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Au cours de la dernière année, le bureau s'est occupé de 12 cas d'application du règlement de l'air et de sept cas d'abandon d'embranchements dans la région de l'Atlantique. Il a également contribué à régler un certain nombre de différends importants reliés à l'infrastructure ferroviaire.

Le bureau régional de l'Atlantique profitera bientôt des changements technologiques qu'entraînera l'informatisation de ses activités administratives.

Bureau régional de l'Ouest

En 1989, le bureau régional de l'Ouest, établi à Saskatoon, a continué à administrer les trois programmes suivants : Subventions au transport, Règlement des différends, Entrée sur le marché et analyse du marché.

Subventions au transport : ce secteur assure une participation régionale aux activités liées à la rationalisation du réseau ferroviaire, aux subventions selon les coûts et selon les tarifs et à l'analyse financière.

Au cours de l'année, le personnel de ce bureau a participé à un certain nombre de demandes d'abandon de lignes ferroviaires. Il est également chargé de procéder aux vérifications internes du trafic céréalier acheminé aux termes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO), ce qui l'a amené à entrer en contact, en 1989, avec divers expéditeurs de l'Ouest canadien. Le bureau a en outre procédé à l'analyse, pour le compte de l'administration centrale, des plans d'investissement liés au transport du grain des deux compagnies ferroviaires. Il a participé aux sessions concernant l'examen quadriennal de l'établissement des coûts de la LTGO, tenues tout au long de l'année. Enfin, conformément à la Loi, le bureau a effectué la vérification des dépenses des compagnies ferroviaires liées aux embranchements tributaires du transport du grain.

Règlement des différends : ce secteur contribue au règlement des différends liés à l'économie et à l'infrastructure mettant aux prises les transporteurs et les usagers des services de transport.

Le personnel de la Région a procédé conformément à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* à une enquête officielle sur le déménagement des installations de triage du CN dans le centre-ville d'Edmonton, en Alberta. Le bureau régional a en outre pris en charge l'inspection et l'approbation réglementaire concernant la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire jusqu'à une usine importante de pâtes et papier à Peace River, en Alberta. Le bureau régional a de plus suivi l'évolution d'un grand projet de déménagement de voie ferrée à Regina, en Saskatchewan. D'importants projets touchant la rationalisation des services et des installations de trains pour passagers dans le nord de l'Ontario, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont également été complétés.

Un certain nombre d'expéditeurs ont déposé des plaintes au sujet de la pertinence des installations intermodales et du manque d'installations de commutation adéquates en Saskatchewan. Certains ont demandé des avis quant aux interprétations à donner aux diverses dispositions reliées aux tarifs ferroviaires. Dans le cadre d'une enquête officielle concernant les plaintes formulées au sujet de la condition des services de wagons plats offerts dans le nord du Manitoba, le bureau régional a collaboré avec les bureaux de l'administration centrale,

Par ailleurs, l'Office a procédé à des changements. Le programme d'infrastructure ferroviaire est maintenant axé sur les besoins du public et le partage des coûts entre les parties concernées. L'aspect sécurité du programme a été transféré à Transports Canada. Dans le cadre de cette transition, l'Office a transféré au bureau régional d'importantes responsabilités concernant l'application de ce programme dans l'Ouest canadien. Le bureau a traité au cours de l'année un total de 233 demandes et autres approbations réglementaires.

Enfin, le bureau régional a résolu 70 différends dans les secteurs de l'air et de la marine. Ces différends portaient sur le transport international et intérieur de passagers et de marchandises. L'information concernant la nature des différends mettant en cause des transporteurs aériens a été transmise au groupe du Suivi de l'industrie de l'administration centrale pour qu'il l'utilise dans le cadre des examens annuels. Dans le domaine des services de transport à l'intention des personnes atteintes de déficience, le bureau régional a procédé à des enquêtes et a réglé des questions touchant les installations aéroportuaires et l'aménagement d'un passage pour piétons sur une voie ferrée.

Entrée sur le marché et analyse du marché : ce secteur veille, au niveau régional, à l'administration et à l'application des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transports, à la préparation d'avis ayant trait à la négociation et à l'application d'ententes internationales s'appliquant à l'Ouest canadien. Il procède à des examens annuels visant à déterminer les effets précis de la nouvelle législation.

Le bureau régional a reçu et traité les demandes suivantes : 39 demandes de licence de transport aérien pour le sud du Canada, 112 demandes de licence de transport aérien de classe 4, sept demandes d'autorisations temporaires de vol et 43 demandes de licence de transport aérien international de classe 9-4.

Dans le cadre de l'examen annuel, des consultations ont eu lieu avec le gouvernement de la Saskatchewan et divers ministères du gouvernement fédéral au sujet des effets de la nouvelle législation. De plus, des rencontres ont eu lieu avec les usagers du système de péniches du lac Athabasca et avec certains transporteurs routiers opérant en Saskatchewan, de même qu'avec des représentants de diverses communautés du Nord afin de discuter de l'impact des nouveaux règlements sur le service aérien local. De concert avec le secteur régional du Règlement des différends, le groupe régional de l'Entrée sur le marché et de l'analyse du marché a en outre maintenu la relation déjà établie avec les transporteurs aériens et ferroviaires, afin d'évaluer les effets de la réforme de la réglementation des transports aussi bien sur les consommateurs que sur les fournisseurs de services de transport dans l'Ouest canadien.

TABLEAU 1

PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE PAIEMENTS CERTIFIÉS POUR L'ANNÉE 1989

	Paiements certifiés[1] 1988			Paiements certifiés[1] 1989		
	Chemin de fer	Camion	Bateau	Chemin de fer	Camion	Bateau
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	13,3	–	–	6,0	–	–
Trafic intérieur	–	–	–	–	–	–
Lois sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)		23,0	–	–	21,2	–
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)	3,8	8,1	–	2,2	7,7	–
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic intérieur)	7,6	40,1	0,8	4,9	38,2	0,6
Total (Programme)	**24,7**	**71,2**	**0,8**	**13,1**	**67,1**	**0,6**
Total des réclamations acceptées pour vérification	**156**	**13 971**	**34**	**113**	**14 406**	**21**
Nombre de réclamations examinées	**150**	**14 262**	**37**	**77**	**13 222**	**30**

(1) Millions de dollars

RESSOURCES HUMAINES

La Direction générale des ressources humaines fournit une gamme complète de services de ressources humaines servant de soutien administratif à l'Office.

La direction générale élabore et met en œuvre les politiques, plans et programmes stratégiques de ressources humaines qui constituent un volet essentiel du processus à long terme d'élaboration des politiques, plans et programmes de l'Office. Elle fournit en outre des avis, de l'aide et des services à la direction de l'ONT. Elle comporte deux directions : la Direction des rémunérations et des relations de travail et la Direction des programmes de ressourcement.

La Direction des rémunérations et des relations de travail administre les programmes de classification de postes, d'analyse de l'organisation et de l'identification linguistique, y compris la vérification, la surveillance et la revue de la classification et les griefs en cette matière. Elle est également responsable des relations de travail, de la rémunération et des avantages accordés aux employés ainsi que d'autres programmes connexes, tels que ceux de la santé et de la sécurité au travail et celui des conflits d'intérêt.

La Direction des programmes de ressourcement est chargée de l'application des programmes de planification, de recrutement et de sélection des ressources humaines, de réaménagement des effectifs, de formation et de perfectionnement du personnel. Elle voit aussi aux programmes de bilinguisme et de formation en langues officielles, d'équité en matière d'emploi ainsi qu'à divers autres programmes de gestion. Elle a également la responsabilité d'administrer les programmes d'aide aux employés ainsi que ceux ayant trait au rendement et à l'évaluation du personnel.